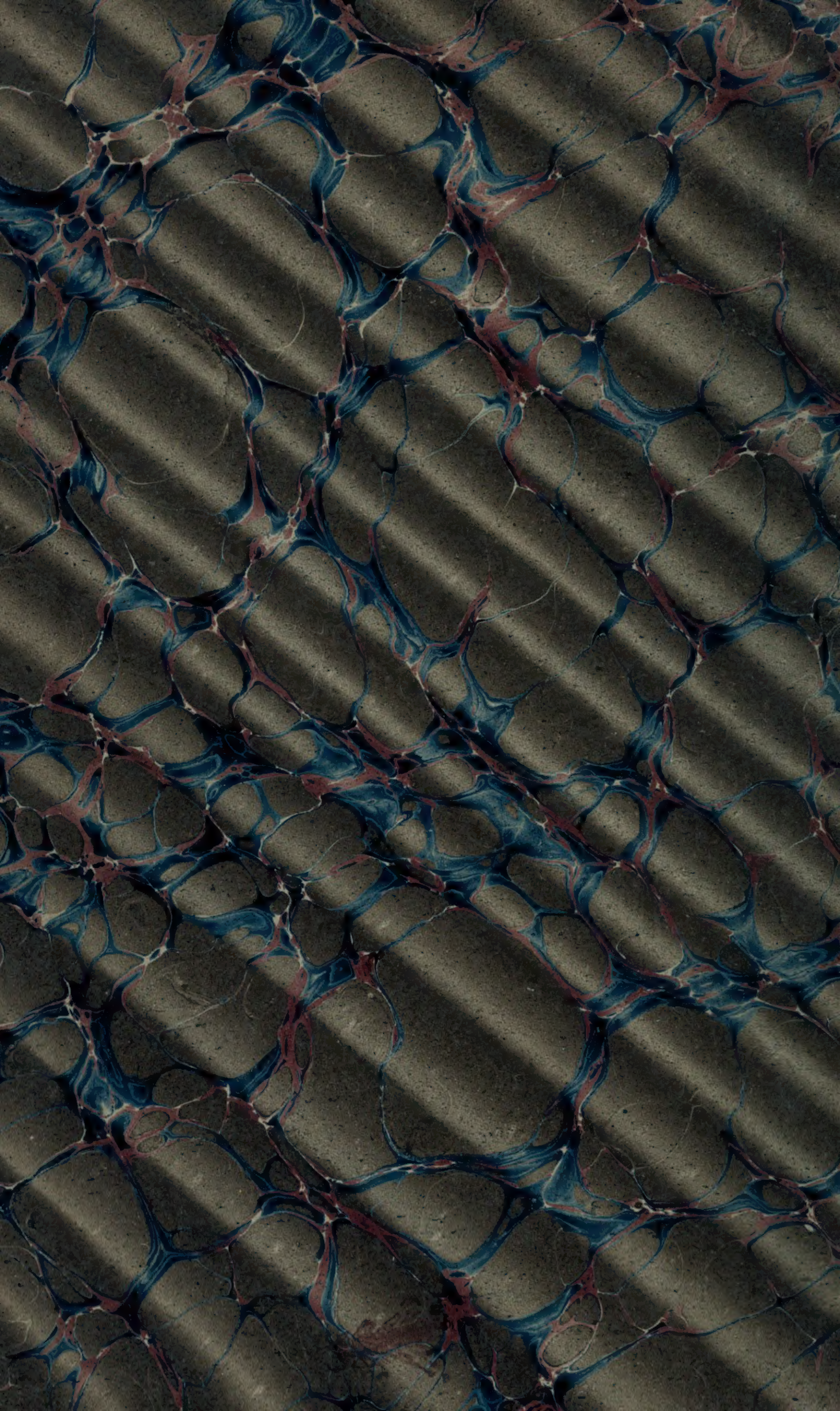

3 1761 04569245 6
UNIV. OF
TORONTO
LIBRARY





HISTOIRE
DU COMMERCE
DE TOUTES LES NATIONS

DEPUIS LES TEMPS ANCIENS JUSQU'A NOS JOURS

I

Corbeil, imprimerie de Crété.

HISTOIRE
DU COMMERCE
DE TOUTES LES NATIONS,

DEPUIS LES TEMPS ANCIENS JUSQU'A NOS JOURS;

PAR H. SCHERER,

TRADUIT DE L'ALLEMAND, AVEC L'AUTORISATION DE L'AUTEUR,

PAR MM.

HENRI RICHELOT, CHEF DE BUREAU AU MINISTÈRE DU COMMERCE;

CHARLES VOGEL, RÉDACTEUR AU MÊME MINISTÈRE.

AVEC DES NOTES PAR LES TRADUCTEURS

Et une PRÉFACE par M. Henri Richelot.

TOME PREMIER,

TEMPS ANCIENS ET MOYEN AGE.

PARIS,

CAPELLE, LIBRAIRE-ÉDITEUR,

Rue Soufflot, 18, près le Panthéon.

1857.

AVIS DE L'ÉDITEUR

PRÉFACE DE LA TRADUCTION

« Une histoire du commerce de l'univers embrasse presque tous les éléments de la civilisation. Il peut y avoir plus d'une manière de la traiter. Pour ma part, je n'ai eu d'autre but que de retracer, dans un langage populaire, avec suite, ordre et clarté, les événements principaux de cette histoire, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. Rien n'était plus loin de ma pensée que de composer une œuvre d'érudition et d'écrire pour les érudits. »

Ces lignes, qui terminent l'avant-propos du second volume de M. Scherer, peuvent servir à caractériser son ouvrage, et à expliquer pourquoi nous l'avons traduit.

Depuis que Huet, le savant évêque d'Avranches, écrivit son *Histoire du commerce et de la navigation des anciens*, sur le désir de Colbert, le commerce n'a pas manqué d'historiens. Pour ne parler que des travaux qui comprennent de vastes périodes, on connaît les *Idées* de Heeren sur les peuples de l'antiquité, l'introduction historique que Pardessus a placée en tête de sa collection

des lois maritimes et qui s'étend jusqu'à la découverte de l'Amérique, les études de Raynal sur les deux Indes, les *Annales* d'Anderson, celles de Macpherson, qui, rectifiant et complétant son devancier, donne, année par année, tout le passé du commerce jusqu'à la fin du dix-huitième siècle. On peut citer encore, comme jetant de vives lumières sur des parties considérables de ce passé, le livre XXI de l'*Esprit des Lois* de Montesquieu, et le livre premier du *Système national* de Frédéric List.

Si l'on énumérait les monographies relatives à un peuple ou à une époque en particulier, et notre siècle a été fécond sous ce rapport, la liste en serait fort étendue.

Cependant l'ensemble de l'histoire du commerce n'avait pas encore été retracé d'une manière satisfaisante (1), surtout pour cette masse de lecteurs éclairés qui n'ont ni le temps, ni le goût, de lire des dissertations savantes, d'arides annales ou des monographies sans nombre, mais à qui un exposé lucide, élégant, complet sans excéder une juste mesure, un exposé d'ailleurs exact et au courant de la science contemporaine, offrirait une lecture aussi attrayante qu'instructive. C'est cette lacune de la littérature économique que M. Scherer a essayé de remplir et qu'il a remplie avec succès.

De tels livres, d'ordinaire, ne viennent pas d'outre-Rhin; souvent, si le labeur allemand fournit les matériaux, c'est la France ou l'Angleterre qui se charge de la mise en œuvre. L'auteur du présent livre, doué du talent

(1) Le tome II du *Supplément* de *l'Encyclopédie moderne* contient sur l'histoire du commerce un article remarquable de M. L. Foubert.

d'exposition, trop rare parmi ses compatriotes, a pu faire, lui, une œuvre littéraire et facile. Ayant passé une grande partie de sa vie dans des ports maritimes, il y a acquis des connaissances qui donnent à son histoire un cachet pratique. Déjà, du reste, il avait fait ses preuves, notamment par un écrit sur le péage du Sund, qui est l'historique le plus exact et le plus complet de cette question, jusqu'en 1845.

Le nouvel ouvrage de M. Scherer, ainsi que le titre l'indique, n'est, dans sa spécialité, ni plus ni moins qu'une histoire universelle. Pour s'orienter dans l'immensité des siècles à parcourir, il était nécessaire de la partager. L'antiquité, le moyen âge, les temps modernes, telles sont les divisions consacrées de l'histoire politique. M. Scherer ne pouvait que les adopter; il y a apporté, toutefois, une heureuse modification. Un fait considérable, qui a agrandi, régénéré, transformé le commerce, la découverte de l'Amérique, lui a paru, avec raison, marquer le point de partage d'une histoire commerciale universelle. Les temps antérieurs et les temps postérieurs à cette découverte forment donc ses deux grandes périodes, dont chacune se divise elle-même en deux périodes secondaires. Durant la première, dont les deux divisions obligées sont l'antiquité et le moyen âge, le commerce, renfermé dans les bornes de l'Ancien Monde, reste avant tout terrestre, continental, et, dans ses plus grandes audaces maritimes, ne s'élève pas au delà d'un simple cabotage. A partir de la seconde, il embrasse peu à peu le globe entier, devient essentiellement maritime, et parcourt avec intré-

pidité toutes les mers comme tous les continents. L'événement qui sert à diviser les temps modernes, c'est l'émancipation des colonies anglaises de l'Amérique du Nord, émancipation qui modifie les relations commerciales entre les deux hémisphères, et qui coïncide d'ailleurs avec la rénovation politique de l'Europe en 1789.

Ces grands cadres étant tracés, il s'agissait d'y distribuer convenablement les matières. Chacune des quatre périodes secondaires serait-elle exposée dans un tableau d'ensemble? ou chaque peuple commerçant serait-il l'objet d'un chapitre distinct? Ni l'un ni l'autre plan n'eût satisfait aux exigences du sujet. Le vague des généralités était l'écueil inévitable du premier; le défaut de lien et d'unité, celui du second; M. Scherer les a sagement combinés. Des *Aperçus généraux*, placés en tête des périodes, en offrent la suite, les grandes masses, les traits caractéristiques, les résultats, la philosophie; puis, des chapitres séparés mettent successivement en scène les principaux peuples commerçants. En traitant ainsi deux fois, sous un point de vue différent il est vrai, la même série de faits, on s'expose à quelques répétitions; mais cet inconvénient est léger en présence d'incontestables avantages

Les peuples dont les destinées particulières ont été séparément retracées, sont, dans les temps anciens : les peuples les plus célèbres de l'Asie antique, les Égyptiens, les Phéniciens et les Carthaginois, les Grecs et les Romains; au moyen âge, les Byzantins ou Grecs du Bas-Empire, les Arabes, les Italiens, les Néerlandais ou ha-

bitants des Pays-Bas, les Allemands; pour les premiers siècles des temps modernes, les Portugais, les Espagnols, les Hollandais, les Anglais, les Français et de plus les Allemands avec les peuples de l'Europe du Nord. Le rôle commercial de ces derniers ayant été fort modeste à une époque où, comme parle Montesquieu, la France, l'Angleterre et la Hollande, faisaient à peu près le commerce et la navigation de l'Europe, peut-être l'auteur eût-il suivi son plan avec plus de fidélité, en les omettant ou du moins en fondant les données qui les concernent dans d'autres chapitres de son ouvrage; nous y aurions perdu, toutefois, d'intéressants détails. Quant à la période contemporaine, qui commence à la paix de Versailles, M. Scherer ne l'a pas encore fait paraître.

Les diverses parties de cette histoire comportaient, on le conçoit, un développement inégal. A mesure qu'on descend le cours des siècles, l'obscurité des origines se dissipe, les informations deviennent plus abondantes et plus sûres, les faits eux-mêmes grandissent en importance et en intérêt. Les détails, donnés avec parcimonie pour l'antiquité, avec quelque libéralité pour le moyen âge, devaient donc, autant que le permettait la nature de l'ouvrage, être prodigués pour les temps modernes. C'est ce que M. Scherer a compris, et c'est ainsi qu'il a procédé, non pas cependant sans encourir un juste reproche par une trop grande avarice à l'égard de l'antiquité. Il eût été peu sensé de s'égarer dans le dédale des hypothèses et des conjectures, de rechercher, sur les traces de Huet, le commerce qui pouvait exister avant

le déluge, de s'appesantir sur la période la moins importante, quoique la plus élaborée; mais il ne fallait pas non plus glisser trop rapidement sur elle, et un certain nombre de traits, choisis avec goût, en auraient mieux accusé la physionomie. Les traducteurs ont essayé, par des notes nombreuses, de réparer cette omission.

Celui qui, en histoire, traite un sujet restreint, doit donner du prix à son œuvre, non-seulement par le style, mais par l'originalité des recherches et par la nouveauté des aperçus. C'est l'étude patiente des sources qui a fait la gloire de l'école historique contemporaine. Cette étude est, par le fait, interdite à l'auteur d'une histoire universelle. Tout ce qui peut être légitimement réclamé de lui, c'est la connaissance des travaux déjà faits, des résultats déjà acquis sur les différents peuples et sur les différentes époques; sa tâche, à lui, consiste à les résumer, à les coordonner avec exactitude et discernement, et elle n'est, certes, pas légère. M. Scherer ne prétend pas au titre d'érudit; ses qualités intellectuelles sont celles d'un Français plutôt que d'un Allemand; mais que de savoir n'a-t-il pas dû accumuler! que de volumes n'a-t-il pas dû lire, la plume à la main! On le suppose aisément, même en l'absence de ses indications bibliographiques. La science de ses compatriotes lui offrait déjà de larges ressources; mais il a mis en outre à contribution celles des autres grands peuples européens, dont il possède et parle les langues. Aussi, à part quelques inadvertances qui échappent, quoi qu'on fasse, dans un si vaste sujet, M. Scherer est-il un historien exact.

Il y a l'exactitude de la mémoire et l'exactitude du jugement. C'est la dernière qui est la plus désirable dans toute espèce d'ouvrage et en particulier dans un ouvrage de cette nature, parce qu'elle porte sur des ensembles et non sur de simples détails. Or M. Scherer apprécie sainement, en général, les événements qu'il raconte ; il caractérise par exemple, de la manière la plus nette et la plus judicieuse, les diverses nations qui passent devant nos yeux dans son immense panorama ; il fait avec équité la part de chacune, en bien comme en mal ; il attribue à chacune son vrai rôle et sa véritable mission.

Une grande nation, toutefois, a été traitée par lui avec une injuste sévérité. M. Scherer ne voit rien de bon dans Rome, républicaine ou impériale ; et tout son chapitre des Romains n'est qu'une déclamation contre le peuple-roi ; on dirait un souvenir des vieilles haines teutoniques. En cela il me paraît avoir été égaré par le point de vue spécial de son histoire, mal compris et faussement appliqué. Cicéron, dans son traité des *Devoirs*, méprise le petit commerce ; il se contente de ne pas blâmer le grand, et n'a d'estime que pour le négociant qui, enrichi par de vastes spéculations, se retire à la campagne comme dans un dernier port. Mais, de ce qu'une nation dont le citoyen le plus éclairé tenait un pareil langage ne possédait aucune aptitude, aucun goût pour le négoce, il ne suit nullement qu'elle n'ait pu remplir une importante mission commerciale. Sans adopter la théorie qui fait du gouvernement un grand commissaire de police, et rien de plus, niera-t-on que la domination de Rome n'ait bien mé-

rité du commerce, par cela seul qu'elle a fait régner sur la plus grande partie du monde connu l'ordre et la sécurité? Combien le commerce ne dut-il pas encore aux magnifiques voies qu'elle fit construire! Elle réunit sous ses lois des peuples neufs et des peuples vieux, instruisant l'enfance des uns, soutenant et ranimant la débilité des autres; et le siècle des Antonins offrit le complet épanouissement de la civilisation matérielle, par conséquent aussi du commerce, de l'antiquité. Contrairement à l'usage, nous nous sommes crus obligés de combattre sur ce point, avec énergie, l'opinion de l'auteur auquel nous servions d'interprètes.

C'est, du reste, le reproche le plus sérieux qui puisse lui être adressé. Je lui reconnais volontiers, pour ma part, une rare intelligence, non-seulement de l'histoire commerciale, mais de l'histoire politique, sans laquelle la première n'a pas de sens. L'une et l'autre se lient étroitement, en effet; et ce n'est pas sans raison que Heeren les a réunies. La littérature, dont on a dit qu'elle est l'expression de la société, mais qui n'est que l'occupation de quelques-uns, est loin d'être influencée par les événements politiques au même degré que le commerce, qui est l'occupation de tous. Le commerce prospère ou languit suivant que la société elle-même est en progrès ou en déclin. Son histoire doit donc suivre pas à pas celle de la société en général, elle doit s'y tenir constamment attachée comme à un fil conducteur. On a désigné sous le nom de philosophie de l'histoire un ensemble de vues sur le développement du genre humain,

sur la marche de la civilisation, sur l'influence des climats, et sur le génie des races, sur la mission de certains peuples et de certains hommes, sur les religions et sur les institutions politiques, sur la portée des grandes découvertes et des grandes révolutions. Notre siècle est fier de ses travaux en ce genre comme d'une sorte de révélation des secrets de la Providence et des destinées de notre espèce. L'histoire universelle du commerce, cet élément si considérable de la civilisation, n'aurait été qu'un amas de faits incohérents et obscurs, si ces vues générales ne leur avaient pas servi de lien et de flambeau. Elles étaient familières, heureusement, à M. Scherer; enfant du dix-neuvième siècle, il en a porté dans son ouvrage les lumières, la haute impartialité et les généreuses aspirations.

Une autre condition est rigoureusement exigée de l'historien du commerce. Les faits qu'il expose étant gouvernés par les lois économiques, il doit être versé dans la science de l'économie. Ici, de même que, dans le drame de Gœthe, Marguerite interroge Faust avec inquiétude sur ses principes religieux, plus d'un lecteur, sans doute, attend dans une légitime anxiété, que je l'édifie sur les principes économiques de M. Scherer. Est-il pour le libre échange ou pour la protection? C'est dans ces termes que la question se pose d'ordinaire, et, à mon avis, elle est mal posée. On devrait dire : est-il radical ou libéral en matière de commerce extérieur?

Sur des points particuliers de législation, on peut admettre l'opposition tranchée de la protection et du libre

échange. En thèse générale, et dans la science surtout, une telle opposition n'existe pas. Il y a une théorie de la liberté du commerce qui exclut la protection douanière ; mais il n'y a pas de théorie de la protection douanière qui exclue la liberté du commerce. Si l'école de Cobden et de Bastiat proscrit, comme abominable, toute restriction, tout privilége en faveur de l'industrie du pays, il n'y a pas d'école en Europe ni en Amérique qui conseille l'isolement commercial du Japon, ou qui songe à élever entre les nations des murailles de Chine. Ceux qui reconnaissent les avantages de la protection, laissent à la liberté du commerce une part immense; la protection n'est, à leurs yeux, qu'une exception plus ou moins limitée quant à ses objets et quant à sa durée. La plupart des progrès de la liberté du commerce rencontrent un assentiment unanime; quel est le protectioniste qu'afflige la libre navigation du Danube, ou l'abolition de la course maritime, et qui n'appelle pas de ses vœux, avec autant d'ardeur que le libre-échangiste le plus décidé, l'abolition des péages du Sund?

Les deux doctrines en présence sont donc deux doctrines de liberté, l'une de liberté illimitée, absolue, l'autre de liberté large encore, mais soumise à de justes et nécessaires exceptions; et c'est ainsi que, sur le terrain général des échanges internationaux, il conviendrait, à mon avis, de substituer aux désignations inexactes de protectionistes et de libre-échangistes, celles de libéraux et de radicaux.

En quelques termes qu'elle soit formulée, la question

posée tout à l'heure est sans intérêt pour la plus grande partie de l'histoire du commerce. La protection systématique du travail national est étrangère aux temps anciens, et elle ne joue qu'un rôle secondaire au moyen âge. Mais il en est tout autrement dans les temps modernes. Ici la protection est sur le premier plan, et l'opinion économique de l'historien importe beaucoup. Quelques libre-échangistes, je le sais, ne reportent pas sur le passé toute la rigueur des maximes qu'ils appliquent au présent ; c'est une de ces heureuses inconséquences dont les partisans des doctrines exclusives ont offert plus d'un exemple. On ne peut, toutefois, se défendre à leur égard de quelque défiance, même en ce qui touche le passé. L'historien pour qui la liberté du commerce est un dogme religieux, a perdu l'indépendance de son jugement ; il voit les faits à travers un prisme qui les colore ; il s'ingénie à découvrir, non pas la vérité, mais des arguments pour sa foi ; indépendamment de toute recherche et de tout examen, son avis est arrêté d'avance, son siége est fait. Pour lui, l'histoire commerciale des trois derniers siècles ne présente que des hommes d'État ignorants et des mesures insensées. Toutes les opinions reçues, tous les jugements établis à ce sujet sont rejetés et cassés comme de ridicules erreurs. Le système colonial, fait capital de cette période, est une monstruosité qui n'a enfanté que des désastres. C'est malgré la protection douanière, et non par elle, que l'Angleterre est devenue industrieuse et riche ; et son acte de navigation n'a fait que mettre obstacle au développement de sa marine.

C'est à l'Angleterre et non au Portugal, Adam Smith l'affirme, que le traité de Méthuen a été désavantageux. Colbert est un administrateur à vues étroites, qui a exercé sur les destinées de son pays une pernicieuse influence. L'histoire commerciale des trois derniers siècles, en un mot, n'offre à un libre-échangiste pur qu'un sujet de regrets et d'exclamations sur la folie des gouvernements modernes qui sont intervenus dans le commerce, et ne se sont pas doutés que leur véritable rôle consistait à laisser tout faire et à ne rien faire du tout.

Je me serais bien gardé de traduire un livre inspiré par l'esprit de système et d'aider à la propagation d'idées fausses, au moyen de faits dénaturés et travestis. Mais M. Scherer a fait une histoire, et non un roman.

M. Scherer expose les circonstances qui ont fait naître les institutions commerciales des temps modernes; il indique les raisons d'existence du système protecteur en général, et du système colonial en particulier; il distingue l'usage de l'abus, l'emploi habile et fécond des applications maladroites et ruineuses. Ce que diverses mesures restrictives et notamment l'acte de Cromwell ont eu de part à l'édifice de la grandeur britannique, il le reconnaît judicieusement; pour lui le traité de Méthuen conserve sa vraie signification, et Colbert reste un grand ministre. Les principes économiques de M. Scherer, cependant, seraient de l'école que je qualifie de radicale, si l'on en jugeait d'après certaines déclarations générales où il en reproduit les formules. Ils n'influent pas, heu-

reusement, ou du moins ils n'influent qu'à un faible degré sur ses jugements, en les rendant moins nets et moins fermes. En présence des faits, la droiture naturelle de son sens historique l'emporte habituellement sur des maximes apprises. On désirerait quelque chose de plus arrêté; mais on ne peut du moins accuser M. Scherer ni d'exagération ni de parti pris. Il a fait d'assez larges emprunts au *Système national* de Frédéric List, pour que je me croie fondé à le revendiquer pour l'école libérale et modérée (1).

J'ai essayé d'établir que l'*Histoire du commerce de toutes les nations* méritait d'être traduite. Comment ai-je été amené à en entreprendre la traduction? Je vais le dire en peu de mots.

Cette histoire m'a particulièrement intéressé comme réalisant un projet que j'avais conçu à une autre époque et dont j'avais même commencé l'exécution dans ma très-imparfaite *Esquisse de l'industrie et du commerce de l'antiquité*. Diverses circonstances m'avaient empêché de poursuivre une œuvre pour laquelle, du reste, beaucoup de conditions me manquaient; et le peu que j'ai eu depuis de loisirs, je l'ai employé à retracer deux événements considérables de l'histoire économique contemporaine, l'association des douanes allemandes et la réforme com-

(1) Depuis quelques années, la liberté du commerce a fait et a dû faire de grands progrès dans le domaine de la pratique; quant à la doctrine absolue du libre échange, elle a visiblement perdu du terrain dans la science; elle a été répudiée par la plupart des hommes qui, récemment, se sont fait un nom par leurs travaux économiques; je citerai en particulier M. Roscher en Allemagne, et M. Carey aux États-Unis.

merciale de l'Angleterre. L'ouvrage de M. Scherer me ramenait donc à des études antérieures, et comblait, pour moi, une grande lacune entre l'antiquité et le dix-neuvième siècle. M'étant toujours occupé d'histoire autant que d'économie politique, et ayant déjà interprété un Allemand illustre, autorisé d'ailleurs par M. Scherer, j'ai pensé n'être pas sans qualité pour enrichir la langue française d'un livre utile qui lui manquait.

M. Charles Vogel, connu honorablement par des travaux de statistique, d'histoire d'économie commerciale, a bien voulu s'associer à moi pour l'accomplissement de cette tâche. La collaboration, fort en usage de nos jours dans la littérature, convient peu aux compositions sérieuses; les traductions la comportent parfaitement; elle les accélère, et peut les rendre meilleures. Le travail de la traduction est facile à diviser, il doit seulement être soumis à une direction unique.

Ce n'est pas seulement comme traducteur que M. Vogel m'a efficacement secondé. Car, en reproduisant dans notre langue un ouvrage qui contient un nombre considérable de faits, de dates, de noms de lieux, et de noms propres, vaste matière d'erreurs, ne fût-ce que d'erreurs typographiques, nous nous sommes imposé le devoir de vérifier soigneusement ces faits, ces dates et ces noms. Quelques annotations, de plus, nous ont paru nécessaires. Il nous eût été facile de les multiplier; mais nous n'avons pas cherché dans notre texte une occasion de déployer du savoir, nous avons simplement rectifié quelques inexactitudes sur des points de faits ou de doctrine,

et réparé quelques omissions (1). La période des temps anciens n'ayant pas reçu de l'auteur, comme je l'ai dit plus haut, tout le développement désirable, c'est sur elle qu'ont dû porter la plupart de nos notes. M. Vogel a puisé largement à cet effet dans mon *Esquisse de l'industrie et du commerce de l'antiquité*, où les faits les plus intéressants étaient résumés sous une forme facile; je ne l'y aurais pas autorisé si les éléments de cet opuscule n'avaient été puisés dans les meilleures sources, dans Hérodote, Strabon, Pline, ou dans les auteurs modernes les mieux accrédités. Pour le reste de l'ouvrage, nous nous sommes prescrit la plus grande sobriété.

Les notes de chacun des traducteurs sont signées de ses initiales, H. R. ou C. V.; ces signes les distinguent de celles de l'auteur qui restent sans signature.

On se laisse facilement prévenir pour l'œuvre à laquelle on a donné son temps et ses soins; si je ne m'abuse, toutefois, je me plais à espérer qu'une histoire du commerce, écrite avec goût, ni trop abrégée ni trop étendue, dégagée de toute érudition oiseuse, libre de tout esprit de système, pourra trouver un grand nombre de lecteurs.

Si l'on envisage dans le détail les opérations du commerce, pour quelques-unes dont la grandeur frappe les yeux, la plupart sembleront mesquines et vulgaires.

(1) Quelque soin que les traducteurs aient mis dans cette vérification, il est bien entendu qu'ils n'assument nullement la responsabilité de tous les détails.

Mais elles apparaissent sous un tout autre aspect quand on les considère dans leur ensemble et dans leurs résultats. Cet échange de produits et de services, c'est en dernière analyse le fond même de la société. Cette diversité des productions et des facultés productrices est le lien qui unit les uns aux autres les habitants d'une même localité, la ville et la campagne, les provinces d'un même État, les différents peuples, et jusqu'aux points du monde les plus éloignés.

C'est ce que Virgile a exprimé dans de beaux vers, Addison dans une prose non moins classique. Mais, ce qui était vrai à leur époque, l'est encore plus de nos jours. Les produits au moyen desquels le commerce rapproche les nations, sont, dans les *Géorgiques*, quelques objets de luxe, des parfums et de l'ivoire. Dans le *Spectateur*, c'est la toilette d'une femme du monde, c'est son arsenal de coquetterie emprunté à cent climats. On pourrait citer encore aujourd'hui les mêmes articles ; mais il s'en offre d'autres d'une consommation bien autrement considérable. Le déjeuner du plus modeste habitant de notre zone tempérée est fourni par la zone torride, à qui la Providence a départi le café, le thé, le cacao et le sucre. Un filament récolté à quelques milliers de lieues de nous, le coton, entre dans l'habillement de tous les Européens, pauvres ou riches, tandis que les Africains et les Océaniens, les Américains et les Asiatiques, sont vêtus, pour la plupart, avec les cotonnades et les lainages, les toiles de lin et les soieries des fabriques de l'Europe. Telle est l'étroite solidarité que le commerce de

notre siècle a établie entre toutes les parties du monde!

Le globe est partagé entre trois grandes civilisations, déterminées par les trois grandes religions dominantes, la civilisation chrétienne, la civilisation musulmane et la civilisation braminique, y compris le bouddhisme. Les peuples qui se groupent sous chacune d'elles ont entre eux un fonds d'idées, d'institutions et d'usages qui les réunissent; mais des dissidences religieuses, des rivalités nationales, des distances les séparent. Le commerce, par des rapports multipliés, resserre des liens qui se relâcheraient sans lui. Entre les chrétiens et les sectateurs de Mahomet ou de Brama, le commerce, triomphant de tous les préjugés et de toutes les répugnances, opère un rapprochement fécond. L'une de ces trois civilisations est la plus vivace; possédée d'une ambition sans bornes, douée d'une force d'expansion immense, la civilisation chrétienne ou européenne convoite le domaine des deux autres, et de toutes parts elle l'envahit. Or c'est le commerce qui est le mobile et le but de la plupart de ses entreprises. Si la religion inspire les croisades, c'est le commerce qui en recueille les profits. C'est le commerce qui pousse successivement dans l'Inde les Portugais, les Hollandais, les Français, les Anglais, et qui y fonde la domination colossale de l'Angleterre. C'est le commerce qui force les barrières dont s'étaient entourés les empires de l'Asie orientale. C'est le commerce qui prépare l'unité du genre humain sous la loi de notre civilisation. Il fallait peut-être que ce rôle du commerce fût nettement accusé, comme il l'est aujourd'hui, pour que son histoire

fût utilement écrite; il semble au moins que cette histoire doive offrir actuellement plus d'intérêt qu'à aucune autre époque.

L'histoire politique conservera toujours son privilége; rien ne sera plus attachant que le récit des luttes militaires ou parlementaires, et des négociations diplomatiques, que la mise en scène des hommes illustres, et la peinture des caractères, que le tableau des mouvements populaires et des révolutions, du moins sous la plume des dignes émules des anciens dont notre siècle s'honore. Mais il est une autre histoire dont l'attrait n'est pas beaucoup moindre, c'est celle de la civilisation; histoire élevée, quand elle constate les grands résultats, curieuse et piquante, quand elle raconte les détails; soit qu'elle fasse l'objet d'un travail distinct, comme dans le *Cours* de M. Guizot, soit qu'elle soit réunie à l'histoire politique, comme dans le troisième chapitre de l'*Histoire d'Angleterre* de M. Macaulay.

L'histoire du commerce n'est pas, à proprement parler, celle de la civilisation; elle n'est pas même celle de la civilisation purement matérielle; elle n'offre pas en abrégé, pour toutes les nations, ce que les savants travaux de MM. Boeck et Dureau de la Malle ont réalisé pour Athènes et pour Rome; elle ne traite spécialement ni de l'industrie, ni de l'agriculture, ni des finances et de l'administration publique. Tout cela, néanmoins, s'y trouve plus ou moins compris; on ne peut décrire les opérations du commerce, sans mentionner, au moins d'une

manière sommaire, l'état de l'agriculture et des fabriques qui les alimentent, ainsi que les mesures de l'autorité qui les encouragent ou les paralysent. L'histoire du commerce est donc très-générale dans sa spécialité ; elle est si générale qu'elle implique tous les autres faits de l'ordre matériel ; j'ajouterai qu'elle se confond presque, à certains égards, avec l'histoire de la civilisation tout entière.

Ce dernier point exige une courte explication. Quel est le principe et quel est le résultat essentiel du commerce ? C'est la division du travail, d'abord entre les habitants d'un même lieu, puis entre des lieux voisins, puis enfin entre toutes les contrées du globe. Les échanges sont nés de la diversité des occupations et des produits ; et en s'animant, en se multipliant, dans le cours des siècles, les échanges à leur tour ont provoqué cette diversité ; sous leur influence, les différentes localités, les différents pays, ont trouvé intérêt à produire de préférence certains articles et à acheter les autres. Cette harmonie, cet équilibre savant de la production n'est pas réalisé encore sur le globe ; il faudra encore de longs efforts, de longs tâtonnements, pour l'atteindre. Mais, du moins, est-ce un fait constant dès aujourd'hui que les progrès du commerce correspondent et sont identiques avec ceux de la division du travail. Or, les progrès de la division du travail, ce sont les progrès mêmes de la civilisation, c'en est comme l'épanouissement successif. Ce principe de la division du travail, proclamé par l'économie politique, ne borne pas sa fécondité aux ate-

liers et aux usines; il préside à toutes les œuvres de l'homme; il règne dans les sciences et dans les beaux-arts, de même que dans l'industrie. Voilà comment on ne peut faire l'histoire du commerce sans faire en quelque sorte celle de la civilisation elle-même, et, par conséquent, comment elle doit participer du puissant intérêt que possède cette dernière.

Tous les grands faits sont communs à l'une et à l'autre : christianisme, invasion des Barbares, islamisme, féodalité, croisades, émancipation des communes, formation des grands États modernes, découverte de la route maritime des Indes, découverte de l'Amérique, réformation religieuse, révolution d'Angleterre, affranchissement de l'Amérique du Nord, révolution française, navigation à la vapeur, chemins de fer, y a-t-il un événement considérable ayant influé sur l'état matériel ou moral du genre humain, qui n'ait également agi, d'une manière directe ou indirecte, sur les destinées du commerce?

L'histoire du commerce est intéressante par les enseignements qu'on peut en tirer. Elle fournit une réfutation péremptoire de ce faux spiritualisme qui dédaigne ou qui réprouve le commerce, et, en général, ces travaux matériels sans lesquels le commerce n'existerait pas, et qui n'existeraient pas non plus sans lui. Déjà le raisonnement établit que ces travaux aussi sont une application de l'intelligence ; que, loin de la dégrader, ils créent sa domination sur la matière ; que, sans le bien-être et les loisirs qu'ils assurent, les sociétés hu-

maines n'auraient jamais pu cultiver les lettres, les sciences et les beaux-arts. L'histoire montre, de plus, que partout où le commerce a prospéré, les lettres, les sciences et les beaux-arts ont fleuri. Nous ne savons rien de leur culture à Tyr ni à Carthage; mais quels ont été chez les anciens Grecs, leurs foyers les plus brillants, sinon les centres commerciaux les plus animés, l'Ionie d'abord, puis Corinthe et Athènes, puis, dans les derniers temps, Alexandrie? Le génie des Arabes, éveillé par l'enthousiasme religieux, se produit avec le même éclat dans l'ordre matériel et dans l'ordre moral. C'est la prospérité commerciale de Venise, de Gênes et de Florence qui prépare l'Italie des Médicis. C'est au milieu des comptoirs de Bruges, d'Anvers et d'Amsterdam que surgit l'école flamande et hollandaise. Sous l'impulsion en tous sens qu'elle a reçue de Louis XIV et de Colbert, la France compte déjà trois siècles de grandeur commerciale et industrielle autant que scientifique et littéraire. Le génie proprement dit est un rare accident qui n'appartient en propre à aucune époque; mais en thèse générale, toutes les facultés se développent parallèlement et harmonieusement au sein des nations; les lumières s'accroissent et se répandent dans la même proportion que le bien-être. Les Français, les Anglo-Saxons d'Europe et d'Amérique et les Allemands sont aujourd'hui les peuples les plus commerçants, les plus industrieux, les plus riches; ils sont aussi les peuples les plus éclairés.

L'histoire du commerce montre quelles sont les con-

ditions de sa prospérité. On y voit que la nature a fait beaucoup pour lui, car non-seulement elle a réparti ses dons entre les divers pays comme des aimants irrésistibles qui attirent leurs habitants les uns vers les autres; mais elle a distribué la terre et l'eau sur ce globe de manière à y faciliter, à y provoquer les communications; elle a disposé les îles sur certaines mers comme les anneaux d'une chaîne; elle y a réglé les courants; des continents elle a détaché les péninsules, elle y a formé des isthmes, elle a pratiqué des routes dans leur intérieur en creusant le lit des fleuves et des rivières; elle a parsemé leurs déserts d'oasis, elle a préparé sur leur littoral des rades et des ports. Elle a créé ces véhicules vivants, le bœuf, l'âne, le cheval et le chameau. Elle a doué d'un goût et d'une aptitude particulière pour le négoce, certaines races humaines, cette race sémitique, par exemple, qui a fourni les Phéniciens, les Carthaginois, les Arabes et les Juifs; et elle a invité, forcé même au commerce et à la navigation les riverains des fleuves et des mers. Mais l'histoire enseigne que tous ces présents de la nature eussent été stériles si les hommes n'eussent pas su en tirer parti, et que le commerce ne pouvait fleurir qu'à des conditions qui dépendaient de leur sagesse et de leur volonté.

Si le commerce réservait ses profits au sol le plus fertile et au climat le plus beau, il ne cesserait pas de vivifier cette région de l'Asie occidentale, qui depuis les anciens, depuis les Arabes, n'a rien perdu de sa magnificence naturelle; il préférerait aujourd'hui le soleil de

l'Espagne aux brumes de l'Angleterre. Des événements de force majeure, sans doute, peuvent lui faire abandonner les parages qu'il fréquentait et qu'il animait le plus ; ainsi, l'Italie de nos jours ne peut plus être par lui ce qu'elle a été depuis les croisades jusqu'à la découverte du cap de Bonne-Espérance. Mais ce qui l'attire, ce qui le fixe en dernière analyse, c'est l'intelligence et le travail de l'homme. L'homme civilisé retire des richesses du terrain le plus ingrat ; il accumule des trésors sur un rocher, dans des lagunes ou dans des marécages opiniâtrément disputés à la mer ; il transplante de l'ouest à l'est de l'Asie la vigne et le ver à soie, et fait du vin et de la soie des articles considérables du commerce européen ; il construit des routes ainsi que des canaux ; il creuse des bassins et des docks ; il affronte les glaces du pôle et les feux des tropiques ; avec la boussole et la voile, il franchit sans peur les océans ; avec la vapeur, les chemins de fer et la télégraphie électrique, il supprime le temps et l'espace.

Les travaux de l'homme par lesquels vit et grandit le commerce, supposent une condition fondamentale, la sécurité. Le commerce n'est florissant qu'autant que, comme au temps du roi Salomon, chacun repose sans crainte sous sa vigne et son figuier.

Cette sécurité, que l'individu ne peut se donner à lui-même, est le fruit de l'association ; elle dépend du bon ordre et de la puissance de l'État. Au dedans, elle est détruite par l'anarchie ou par ces despotismes ineptes, comme il en subsiste encore, qui ne respectent aucun

droit et qui ne savent pas même protéger les personnes et les propriétés. Au dehors, elle est menacée par la guerre et par la barbarie. Dans la plupart des siècles écoulés, le commerce s'est vu constamment exposé à leurs menaces ; il n'y a échappé qu'avec des peines infinies. Dans beaucoup de pays la religion l'a pris sous sa sauvegarde ; il s'est fait pèlerin et il a établi ses marchés et ses bazars auprès des sanctuaires de Méroé, auprès des mosquées de la Mecque ou des pagodes de Bénarès. Pour se préserver du pillage ou de la piraterie, il a employé les caravanes, les voyages de conserve, les escortes militaires. Lorsque les hordes guerrières ravageaient les continents, des îles, ou des points naturellement fortifiés sur les continents eux-mêmes, lui ont offert des abris. Au moyen âge, les villes se sont liguées entre elles et ont soutenu des luttes opiniâtres contre les brigandages et les exactions de la féodalité. De nos jours, grâce au système politique de l'Europe moderne, grâce aux progrès du droit international et des idées, la sécurité du commerce est entière, ou n'est qu'accidentellement troublée, dans tout le vaste domaine où règne notre civilisation.

Mais d'autres conditions sont nécessaires. On s'est demandé ce qui est le plus favorable au commerce, de l'autorité ou de la liberté, ou pour parler plus nettement, d'un despotisme éclairé ou d'une sage liberté politique. La réponse que donne l'histoire varie suivant le tempérament des peuples qu'on envisage, suivant l'âge de leur civilisation, suivant les circonstances. A

part la sécurité que l'un et l'autre garantissent également, un despotisme éclairé entre les mains d'un Cromwell, d'un Louis XIV, d'un Pierre Ier, d'un Frédéric II, imprime au commerce d'un État une impulsion vigoureuse. Il peut dégénérer en tyrannie violente et aveugle ; mais la liberté aussi dégénère en licence. Cependant le règne prolongé du despotisme amène la stagnation, l'immobilité, la décadence, témoin l'empire romain et l'Espagne. C'est la liberté qui entretient la vie et les progrès du commerce ; c'est son souffle vivifiant qui fait naître les entreprises hardies ; elle a ses grands citoyens, comme l'autorité ses grands monarques. Sous la double exaltation du sentiment religieux et de l'ardeur guerrière, les Arabes, soumis à des califes absolus, se régénèrent et deviennent une grande race commerçante. Mais la plupart des merveilles commerciales ont été l'œuvre de la liberté. C'est elle qui dans l'antiquité a fait la prospérité de Tyr, de Carthage et des principales villes de la Grèce; elle animait au moyen âge les républiques marchandes de l'Italie, comme les communes de la Flandre et de l'Allemagne; c'est à elle, il y a deux siècles, que la Hollande a dû sa fortune extraordinaire ; les trois grandes puissances commerçantes de notre époque, l'Angleterre, à partir de 1688; les États-Unis, depuis 1783; la France, après 1815, sont les filles de la liberté.

L'histoire du commerce contient beaucoup d'autres enseignements. Attentivement étudiée, elle ne peut que servir aux progrès de l'économie politique; mais son

utilité me paraît surabondamment établie. Qu'il me soit permis d'ajouter un dernier mot sur son opportunité.

Lorsque la paix de 1815 vint clore une longue période d'agitations et de guerres, de plus hautes destinées s'ouvrirent au commerce dans un monde renouvelé. Les travaux qui l'alimentent prirent partout un essor inouï ; les institutions qui le soutiennent se multiplièrent de tous côtés ; on mit à sa disposition les moyens de transport les plus merveilleux. Sur le continent de l'Europe, il vit tomber devant lui une multitude de barrières, tant par le développement de la centralisation administrative, que par les associations de douane. En Angleterre, des réformes radicales dans le régime des douanes et de la navigation lui donnèrent l'impulsion la plus vigoureuse. Le rapide agrandissement des États-Unis et l'émancipation du reste de l'Amérique étendirent immensément son domaine. Les progrès de l'influence européenne dans le Levant et surtout en Égypte, l'établissement des Français en Algérie, les victoires des Anglais en Chine, l'extension de leur gigantesque empire de l'Inde, et en dernier lieu, la découverte de l'or en Californie et en Australie, ajoutèrent encore à ses conquêtes ; et ses opérations furent représentées par des chiffres qu'on n'avait jamais vus, qu'on n'avait jamais pressentis.

Nous sortons aujourd'hui d'une grande guerre, qui a suivi de près une grande commotion politique. Cette commotion n'a occasionné au commerce qu'une légère perturbation ; cette guerre ne l'a entravé que sur une

seule frontière. Pendant qu'on se battait autour de Sébastopol, on a vu les produits de toutes les zones exposés dans la capitale d'une des puissances belligérantes, une brèche ouverte dans le Japon, l'océan Atlantique relié au Pacifique par le chemin de fer de Panama, le percement de l'isthme de Suez sérieusement agité, et une conférence réunie pour l'abolition des péages du Sund. Une paix glorieuse, enfin, a proclamé la libre navigation de la mer Noire et du Danube, et elle promet un vaste accroissement des échanges avec l'Orient. Toutes les restrictions inutiles disparaissent; la vapeur et l'électricité étendent sur le globe les innombrables fils de leurs magiques réseaux. Le commerce grandit incessamment. Sur le seuil de la brillante carrière qui lui semble réservée, n'est-il pas à propos de mesurer de l'œil l'espace qu'il a déjà parcouru?

Henri Richelot.

HISTOIRE DU COMMERCE
DE
TOUTES LES NATIONS
DEPUIS LES TEMPS ANCIENS JUSQU'A NOS JOURS.

COMMERCE DES TEMPS ANCIENS
JUSQU'A LA CHUTE DE L'EMPIRE D'OCCIDENT

(476 de l'ère chrétienne)

Aperçu général.

I

Les premières occupations des hommes dans l'Asie méridionale furent la chasse et la pêche. L'éducation des troupeaux, la vie du pasteur nomade leur succéda. C'est à ce degré de civilisation que de nombreuses peuplades, dans toutes les parties du monde, sont restées jusqu'à ce jour. Il se trouve dans la Russie d'Europe des tribus qui ne l'ont point franchi ; car leur agriculture se borne à la satisfaction de leurs besoins personnels et est dépourvue de toute importance commerciale. L'agriculture n'acquiert d'importance que du jour où, dans des demeures fixes et sous la loi de la propriété elle devient véritablement un travail national. Le commerce et la navigation lui donnent bientôt la main, et l'industrie, qui transforme et met en œuvre les produits bruts, ferme le cercle des travaux de l'ordre matériel.

Les peuples chasseurs et guerriers, qui, étrangers aux arts de la paix, se succédèrent en s'entre-détruisant, eurent, dans l'antiquité comme de nos jours, leur principale résidence

dans les montagnes et dans les steppes de l'Asie centrale. C'est de là que, par intervalles, ils se répandirent sur les pays voisins pour les ravager, et plus d'une fois, jusqu'aux siècles derniers, bouleversèrent l'état politique et social du monde. Par ces catastrophes périodiques la Providence voulait sans doute rendre à la civilisation, sauvée de la destruction, toute sa fraîcheur native avec le pouvoir de prendre un plus grand essor. Si nous écartions cette idée de la nécessité d'une mission rénovatrice, l'histoire des temps anciens offrirait un spectacle trop désolant.

Quel peuple le premier a fait le commerce ? Il est impossible de répondre à cette question d'une manière satisfaisante. Si l'on n'envisage dans le commerce que l'échange, on doit l'admettre jusque chez les premiers hommes, par la raison qu'ils étaient doués d'aptitudes diverses, placés dans des situations différentes et qu'ils éprouvaient des besoins différents. Le pêcheur fit l'échange avec le chasseur ; celui qui avait cueilli un fruit avec celui qui avait déterré une racine. La nature du sol et du climat a de tout temps fait sentir son influence; et en dernière analyse, une certaine réciprocité de services fut indispensable aux origines mêmes de la société.

Les développements qu'on pourrait donner à cet égard, seraient oiseux. L'histoire du commerce ne peut nous intéresser que du moment où il est devenu une branche de l'activité nationale, où, tout en conservant le caractère de l'échange, il se pratique de pays à pays et de peuple à peuple, et où il s'exerce sur un plus grand nombre d'objets et par un plus grand nombre d'individus. Alors le commerce n'est plus seulement une nécessité, il devient une affaire ; alors il déploie les vertus qu'il possède comme un des principaux agents de la civilisation.

Les centres primitifs du commerce international furent aussi les premiers foyers de la civilisation ; car, comme l'a dit Heeren dans un ouvrage classique (1), « l'échange des

(1) *Idées sur le commerce et la politique des principaux peuples de l'antiquité.* Il existe deux traductions françaises de cet ouvrage. Celle de M. W. Suc-

« marchandises engendre l'échange des idées. » Mais il est difficile de déterminer avec certitude ces centres primitifs. Les premiers millénaires qui suivirent la création du monde appartiennent au domaine des mythes et des traditions ; de cette période il ne reste que de rares débris matériels, propres à alimenter la curiosité plutôt que la science, et dont le sens énigmatique et obscur ne fournira jamais des résultats certains. Les antiquités de l'Inde et de l'Égypte, de même que celles de l'Assyrie et de la Perse, plus récemment découvertes, se rapportent principalement à la religion, et n'apprennent presque rien sur le commerce et sur l'industrie (1). Même à partir de l'époque où la littérature grecque offre des informations plus précises, ces informations, notamment en ce qui concerne l'Inde, ne sont fondées que sur des ouï-dire. Les voyages d'Hérodote lui-même ne s'étendent pas au delà des frontières de la Perse. Aussi les auteurs anciens sont-ils très-peu d'accord entre eux sur la géographie et sur l'étendue de l'Inde. En général, cependant, ils comprenaient sous ce nom toute la vaste région de l'Asie, que bornent au nord et à l'ouest de hautes chaînes de montagnes, au sud et à l'est l'Océan, c'est-à-dire non-seulement l'Inde actuelle, mais aussi la Chine, dont une production, la soie, figure déjà parmi les articles de commerce de l'antiquité. Le peu de lumière que l'expédition d'Alexandre le Grand avait jetée sur

kau, à laquelle nous renverrons souvent dans ces notes, a été faite sur la quatrième et dernière édition, et comprend 7 volumes in-8, publiés à Paris, chez Firmin Didot frères, à partir de 1830, avec des notes inédites de Heeren, qui ne se trouvent pas dans l'original allemand. Il est bien regrettable que l'auteur de ce beau monument historique n'ait pas eu le temps de le compléter par le tableau du commerce des deux plus illustres peuples de l'antiquité, les Grecs et les Romains. C. V.

(1) L'auteur, en contradiction avec ce qu'il dit lui-même plus loin au chapitre des Égyptiens, nous semble ici faire trop peu de cas des ressources que tant d'intéressantes collections d'antiquités égyptiennes, ou ces magnifiques débris assyriens dont les fouilles de MM. Botta et Layard ont plus récemment enrichi les Musées de Paris et de Londres, peuvent offrir, sinon pour l'étude de l'histoire du commerce directement, au moins pour celle des progrès de l'industrie, dans ces foyers primitifs de la civilisation. C. V.

la première de ces contrées, s'éteignit après sa mort, ou du moins ne s'enrichit pas de clartés nouvelles; et ce ne fut qu'au deuxième siècle de l'ère chrétienne que la péninsule de l'Inde sortit peu à peu de son obscurité. Les sources indigènes, outre qu'elles sont très-difficiles à déchiffrer, sont conçues dans une forme tellement mystique, qu'il est impossible d'en tirer rien de certain sur l'état des connaissances géographiques de leur époque. Les traditions égyptiennes et hébraïques ne sont guère plus explicites ; la Bible même ne contient pour notre histoire que des données insuffisantes. La géographie de ces traditions n'est qu'une cosmogonie théologico-poétique. Quel parti peut-on tirer, par exemple, de cette fleur du lotus, sous la forme de laquelle les poëtes de l'Inde se représentaient la terre (1)? Peut-être connaissaient-ils leur pays, mais les allégories et les symboles dont ils en avaient rempli la description, le défiguraient complétement pour les étrangers. Sur le reste du monde, leur savoir était à peu près nul. Les Indous, vivant dans un isolement complet, étaient condamnés à rester stationnaires jusqu'à nos jours, et si le genre humain a eu son berceau dans l'Inde, c'est en Europe qu'il s'est développé librement. L'hypothèse qui considère la civilisation de la Grèce comme fille de celle de l'Inde, est à nos yeux dépourvue de fondement. Il n'est rien, en dernière analyse, qui ne puisse être ramené à une commune origine. Si l'ancienne Égypte paraît avoir subi l'influence de l'Inde, et si les Grecs ont emprunté de l'Égypte certaines doctrines et certains usages, surtout en matière religieuse, ce n'est pas une raison de mettre en doute l'originalité de leur civilisation.

L'histoire commerciale ne doit pas moins mentionner l'Inde comme l'une des premières contrées, sinon comme la première, dont les productions aient fait l'objet d'échanges internationaux. La nature, dans sa munificence, l'avait dotée d'une grande variété de produits, qu'on eût alors vainement

(1) Les Indous adorent encore aujourd'hui le lotus, parce que c'est une plante d'eau, et qu'ils regardent l'eau comme le premier principe de la création. C. V.

cherchés ailleurs, et qui formaient les éléments les plus précieux du commerce des anciens. Tels étaient l'or, les pierreries, les épices, les drogueries, ainsi que les tissus de soie et de coton les plus fins. Cependant, quelque ancien et quelque étendu que fût ce commerce, il n'établit pas, dans la présente période, de relations directes entre l'Europe et les pays producteurs. Il se fit toujours par voie indirecte. Les Phéniciens seuls tentèrent peut-être quelques expéditions jusqu'aux rivages de l'Inde ; mais le plus souvent les Arabes leur servaient d'intermédiaires. Les Indous eux-mêmes ne se sont jamais adonnés au commerce extérieur ; ils ne sortaient point de leur pays ; les étrangers allaient chez eux. Mais ceux qui entreprenaient ces voyages se trouvaient fort éloignés du théâtre de la civilisation antique ; ils ne furent que de simples facteurs entre le producteur et le marchand ; c'est ce qui explique comment, malgré la quantité de produits de l'Inde que nous rencontrons dans les marchés de la Grèce et de la Phénicie, de Carthage et de Rome, on ne possédait sur le commerce de cette contrée que des notions superficielles et incohérentes.

L'histoire du commerce des anciens rencontre une grande difficulté, dès qu'elle s'éloigne des pays civilisés de la Méditerranée. Cette difficulté provient de l'insuffisance des données géographiques sur cette époque. Les peuples les plus intéressants par leurs voyages et par leurs explorations, les Phéniciens et les Carthaginois, ne nous ont pas laissé de sources originales. Ils avaient d'ailleurs pour politique, non-seulement d'envelopper leurs opérations d'un profond mystère, mais encore de propager à ce sujet des erreurs calculées pour intimider la concurrence. De là les récits fabuleux des auteurs grecs, qui seuls nous ont renseignés sur les destinées de ces peuples. Composés le plus souvent de traditions et de simples ouï-dire, ces récits manquent de suite, et ils sont rarement exempts de prévention et de partialité. Telle était l'antiquité, où chaque peuple se considérait comme le peuple élu, et où il n'existait pas de droit public international.

Pour se former une idée de la géographie des anciens, il faut donc s'en tenir aux Grecs, qui seuls nous ont laissé des informations positives. Il n'est pas douteux que les Grecs eux-mêmes ont beaucoup appris des Phéniciens, qui les avaient précédés dans la civilisation. A quelle autre source, par exemple, Homère, auquel nous devons la première description de la terre, aurait-il puisé? Mais il est impossible de distinguer ce que le chantre grec a emprunté aux Phéniciens et ce que son imagination a créé. Lorsqu'il conduit Ulysse en Sicile, et parle de cette île comme d'une terre inconnue, il nous semble peu au courant des découvertes phéniciennes, qui avaient déjà dépassé la Sicile et s'étaient étendues jusqu'en Espagne et aux colonnes d'Hercule.

Les anciens Grecs se figuraient la terre comme un disque, entouré d'un grand fleuve, l'impétueux Océan, dans les eaux duquel le soleil se plongeait tous les soirs, et où se trouvait l'entrée des Enfers (1).

Le monde connu d'Homère n'embrasse que la moitié orientale du bassin de la Méditerranée. L'Italie méridionale, la Grèce, l'Asie Mineure, la Perse, la Phénicie et l'Égypte jusqu'au pays des Ethiopiens, marquent, avec le Pont-Euxin, visité par les Argonautes, les bornes de la géographie homérique. Au delà de ces limites, c'est le domaine varié de la fantaisie : l'île de Calypso et celle de Circé, les Cimmériens, les Lestrygons, les Géants, les Hespérides, l'Atlantide, la Méropide, le lac Triton (2), etc. On aurait tort, cependant, de reléguer absolument ces mythes dans le monde des créations imaginaires; car, dans leur ensemble, ils nous offrent les premières

(1) C'est ainsi que la représente le fameux bouclier d'Achille.

(2) Le lac Triton a passé dans le domaine de la Fable par suite des fictions qu'y avaient rattachées les poëtes des Argonautes, en y transportant également leurs héros. Cependant il avait une existence réelle, et la détermination de la place qu'il occupait est importante, parce qu'il était regardé comme la limite du territoire de Carthage au sud. Ce lac n'était probablement autre que le lac actuel de Chikah, situé derrière Cabès, non loin du golfe de la Petite Syrte, avec laquelle il paraît avoir jadis communiqué par un canal. (Voir Heeren, t. IV, p. 35.) C. V.

observations des anciens sur le terrain de la cosmographie et de la géographie physique, et si l'on sait lire à travers les fables, probablement inventées par les Phéniciens, ils nous autorisent à croire que, dès la plus haute antiquité, ce petit peuple hardi avait pénétré jusqu'à des contrées pour lesquelles le jour de l'histoire ne devait luire que longtemps après. Une circonstance digne de remarque, c'est que la plupart de ces pays fabuleux sont situés vers l'ouest. L'Atlantide, notamment, est désignée comme une île très-éloignée en mer. D'abord on la chercha dans la partie inconnue de la Méditerranée occidentale ; plus tard on la transporta hors du détroit, à des distances toujours plus grandes vers l'ouest, à mesure qu'on avançait dans cette direction. Il est merveilleux, certes, ce pressentiment de l'existence d'un autre continent dans les parages lointains de l'ouest ; cette tradition qui, rattachée dans l'origine aux découvertes des Phéniciens, parcourt les siècles sans se briser, et, comme un fil d'Ariane, à travers un labyrinthe d'erreurs, finit par nous conduire au grand jour de la vérité.

Bien que les Phéniciens aient enseigné l'alphabet aux Grecs, ce qui suppose la connaissance et l'usage de l'écriture, ils ne nous ont pourtant pas légué, je le répète, de monument de leur histoire. Il n'existe non plus pour la géographie de ces temps reculés d'autres sources que la littérature grecque. Tout en soumettant à un contrôle sévère les préjugés helléniques, on doit reconnaître que les Phéniciens étaient marchands avant tout, qu'ils n'avaient étendu si loin leur trafic et leur navigation que dans des vues de profit et de lucre ; que, par conséquent, leurs découvertes n'enrichirent pas le fonds commun des connaissances humaines, mais restèrent des secrets de commerce.

Les Grecs ne déployèrent pas moins d'activité commerciale. S'ils ne s'engagèrent pas dans des navigations aussi lointaines à la recherche de terres inconnues, les colonies qu'ils fondèrent sur les bords de la Méditerranée et du Pont-Euxin, d'où les entreprises commerciales pénétrèrent

en sens divers jusqu'au cœur des pays voisins, contribuèrent puissamment au progrès des connaissances géographiques. Ils sont d'autant plus dignes d'éloge, qu'ils n'ont jamais, par égoïsme, dérobé leurs connaissances aux yeux du monde. Les Grecs étaient plus que des marchands; ils étaient aussi des penseurs et des savants, de nobles esprits, qui cherchaient dans la vie des satisfactions d'un ordre plus élevé que celles du gain matériel. Ils pensèrent avec raison que la connaissance de notre planète et de l'univers en général devrait ses progrès à l'application de l'esprit philosophique, et sur ce terrain, comme sur tant d'autres, ils ont posé les bases de la science.

L'école pythagoricienne, qui florissait vers le milieu du cinquième siècle avant notre ère dans les colonies grecques de l'Italie méridionale, enseigna la première que la terre était ronde, et non plane, comme le prétendait Homère. Les voyages lointains d'explorateurs sagaces augmentèrent, vers la même époque, la masse des lumières. Les observations qu'ils publièrent à leur retour sont encore aujourd'hui au nombre des sources les plus précieuses pour la géographie et pour l'histoire commerciale des anciens. Démocrite parcourut l'Asie, et sut, en apprenant à mesurer l'espace, tirer de l'astronomie ou plutôt de l'astrologie, alors très-avancée chez les Chaldéens, d'utiles applications à la connaissance du globe. Entre tous ces voyageurs, Hérodote occupe le premier rang, surtout en ce qui touche la description des pays et la géographie commerciale. Il a visité la plupart des contrées qu'il décrit, et ses ouvrages, à lui, reproduisent ses impressions personnelles. Ne vous arrêtez pas à quelques invraisemblances, qu'explique l'état peu avancé des sciences naturelles et de la physique. Vous reconnaissez chez lui, au premier coup d'œil, un esprit exempt de préjugés. Sa description de la haute Égypte et de l'intérieur de l'Afrique a fait autorité jusqu'à ces derniers temps, et guida utilement les voyageurs anglais et français dans la recherche des sources du Nil et de celles du Niger. Au nord et au nord-est aussi, Hérodote a poussé ses explorations plus

loin qu'aucun de ses devanciers. Il connaît assez exactement la situation et l'étendue de la mer Noire et de la mer Caspienne, et remontant les fleuves qui se jettent dans la première de ces mers, l'Ister (le Danube), le Borysthène (le Dniéper) et le Tanaïs (le Don), il décrit une partie considérable de leur bassin, ou de la Scythie. L'extension que la navigation des Grecs avait prise dès cette époque, le vaste développement de leurs colonies et les rapports multipliés de celles-ci avec l'intérieur des terres, aidèrent au succès de ses voyages. L'Égypte elle-même, si longtemps isolée du monde et hermétiquement fermée, venait de changer de politique et de s'ouvrir au commerce étranger.

Les Grecs, néanmoins, ne firent pas, à proprement parler, de découvertes. Leur commerce et leur navigation ne dépassèrent pas le bassin de la Méditerranée ; ils ne franchirent, du moins, le détroit de Gibraltar qu'une seule fois, lors du voyage que Pythéas, de Marseille, entreprit vers le nord de l'Europe. Nous reviendrons sur ce fait au chapitre des Grecs. Cette expédition aventureuse, dont le récit, d'ailleurs, doit être lu avec réserve, resta un événement isolé, et n'eut aucun résultat commercial. Peut-être ne fut-elle pas inutile à la science, car la relation de Pythéas forma jusqu'au temps des Romains une des sources principales pour la connaissance de la Bretagne et du nord des Gaules (1). Cette source était plus récente et plus digne de confiance que les rapports des Phéniciens ; mais les écrits des Carthaginois, dont il ne nous est également parvenu qu'un petit nombre de fragments traduits, paraissent avoir été utilisés par les Grecs dans leurs travaux géographiques. A quelle autre source Aristote, par exemple, aurait-il puisé ses données sur la côte occidentale d'Afrique ? Sur ce terrain aussi, la science a de grandes obligations au génie universel de ce philosophe, qui, de tous les auteurs classiques de l'antiquité, se préoccupa le plus des doctrines d'un intérêt pratique. On trouve chez lui comme

(1) Voir plus loin, au chapitre des Grecs.

les germes de la science de l'économie politique, et des idées saines sur la forme et sur le mouvement de la terre. Il émet l'idée d'un voyage de l'Inde à tenter par l'ouest, et plusieurs fois il parle d'un grand continent intermédiaire, qui rappelle l'Atlantide. Ces conjectures dénotent quelques progrès dans le mesurage de la terre, déjà abordé un demi-siècle auparavant par le philosophe Eudoxe (1) dans un plan détaillé. Son méridien passait par Rhodes et se trouvait coupé à ce point par le cercle principal des latitudes. Quelque imparfait que dût être son travail, c'était un premier pas, et la voie qui devait mener au but était frayée. Comme précepteur du grand Alexandre, Aristote fut mieux que personne en mesure de tirer profit, pour ses études, des campagnes de son élève, et il put ainsi étendre immensément la sphère de son activité scientifique.

La domination macédonienne fut de trop courte durée, trop tôt renversée après la mort de son fondateur, pour fournir à l'histoire du commerce des matériaux abondants. De la même époque datent le déclin de la Grèce et la perte de son indépendance. Cependant, au milieu des ravages de ses guerres, Alexandre avait fondé un monument de paix féconde, qui, après avoir jeté le plus vif éclat durant une longue suite de siècles, est loin d'être éclipsé aujourd'hui, et se voit à la veille de remplir de nouveau sa destination primitive. Ce monument fut Alexandrie, bâtie dans le delta du Nil. Les Ptolémées, qui en firent le siége de leur empire, y attirèrent en grande partie la civilisation hellénique, et, en encourageant avec amour l'industrie, le commerce et la navigation, ils favorisèrent les progrès des sciences qui s'y rattachent, telles que la géographie, les mathématiques et la géométrie. Eratosthène, qui, au troisième siècle avant Jésus-Christ, était chargé de la bibliothèque d'Alexandrie, la plus riche de l'antiquité, acquit dans ces sciences une grande et juste célébrité. Disposant d'immenses

(1) Eudoxe, de Cnide, regardait la terre comme un globe de 40,000 stades de circonférence. L'*Itinéraire universel* qu'il avait composé est malheureusement perdu. C. V.

ressources et doué d'un rare esprit d'observation, il réunit les documents épars, soumit les contradictions à sa critique, éclaira les points obscurs, trancha les questions douteuses, et composa le premier traité de géographie mathématique. En parlant des ressources placées à sa disposition, nous ne devons pas perdre de vue l'insuffisance de son époque, et c'est de ce point de vue qu'il convient d'apprécier son ouvrage. Il ne s'y trouve pas moins des pensées profondes et des conjectures qui donnent à réfléchir. La figure qu'il a tracée de la terre offre des indications qui étonnent : par exemple, sa division du globe en deux hémisphères, boréal et austral, et la vaste étendue qu'il assigne à l'Océan, en ajoutant « que si « cette grande étendue n'avait été un obstacle, on aurait pu « naviguer du détroit de Gadès à l'Inde, en suivant le même « parallèle. » Naturellement, il établit la forme sphérique de la terre, et il en détermine la longitude et la latitude d'après des principes nouveaux et plus exacts. Il entreprend même de mesurer la circonférence du globe et paraît avoir calculé la distance qui le sépare de la lune et reconnu l'obliquité de l'écliptique. On ne saurait, toutefois, affirmer ces derniers points, par la raison que son ouvrage s'est perdu, et que nous n'en possédons que des fragments. Ce qui est certain, c'est que ce livre jouissait d'un grand crédit dans l'antiquité, et qu'on en fit un grand usage jusqu'à la fin de cette période et même jusqu'au temps des Arabes, bien qu'il eût été l'objet d'attaques diverses, notamment de la part de l'astronome Hipparque, qui vécut environ trente ans après Eratosthène, et dont les opinions méritent considération sur certains points. Il est digne de remarque que ce dernier, tout en partant de prémisses entièrement différentes, se rencontre néanmoins avec son adversaire sur la question de la navigation transatlantique vers l'ouest, et exprime en termes encore plus précis sa conviction de l'existence d'un continent opposé au nôtre, ou d'une nouvelle partie du monde.

A l'époque où nous sommes arrivé, la géographie ne s'enrichit d'aucune nouvelle découverte, elle s'appauvrit plu-

tôt. Avec la chute de Carthage, le commerce et la navigation déclinent. La politique dominatrice et purement militaire des Romains n'a aucun souci des conquêtes pacifiques. Leurs campagnes au delà des Alpes, il est vrai, font mieux connaître le centre de l'Europe ; mais d'un autre côté, les expéditions maritimes hors du détroit de Gibraltar cessent entièrement. Les relations sur l'Inde et sur l'Asie orientale deviennent plus rares. Ni le génie commercial des Phéniciens et des Carthaginois, ni la civilisation grecque, si féconde dans sa brillante variété, ne ressuscitent, et Rome, centre universel, comprime tout libre essor, tout développement original, sans répandre autour d'elle le souffle créateur et la vie. Comment, dans un tel état de choses, les sciences auraient-elles pu échapper à la décadence générale? Nous entrons dans la période des Épigones, ou de la reproduction de ce qu'un passé plus grand a inventé et conçu. Sur notre terrain nous rencontrons pourtant encore quelques noms, grecs pour la plupart, car l'idiome élégant de la Grèce avait toujours prévalu, et les Romains s'occupaient peu de cette branche de littérature. Parmi eux, Pline l'Ancien et Tacite forment seuls d'illustres exceptions. La géographie de Strabon nous est heureusement parvenue en entier. C'est une compilation, qui a pour nous le mérite de nous rendre une partie des écrits perdus des géographes plus anciens, et surtout d'Ératosthène. Par lui-même ce livre aurait peu de valeur. Ce fut à Alexandrie, qui, comme l'entrepôt naturel des denrées de l'Inde destinées à Rome, était restée florissante, que la culture des sciences et en particulier celle de la géographie et des mathématiques subsistèrent le plus longtemps. Entre autres savants nous devons mentionner ici Ptolémée, qui vécut au milieu du deuxième siècle de l'ère chrétienne. Il dressa une carte de la terre où les degrés de longitude et de latitude étaient calculés d'après une nouvelle méthode, et détermina plus exactement la marche et les distances des planètes. Bien qu'il ait vécu sur les travaux de ses devanciers plus que sur les siens propres, le système du monde tel qu'on le concevait alors a été appelé

de son nom. Avec Ptolémée finit pour nous la civilisation antique. Son ouvrage était tombé dans l'oubli, quand les Arabes le reprirent et le publièrent avec des corrections heureuses et des additions. Il acquit ainsi une renommée extraordinaire; il fut maintes fois traduit et commenté, et resta, jusqu'à la découverte de l'Amérique, la base de l'enseignement et la grande autorité dans la science.

Les deux derniers siècles de la présente période nous offrent le spectacle d'un monde qui s'écroule. Les découvertes de la géographie se perdirent; l'Orient s'isola de l'Occident, et chez les peuples barbares dont l'invasion avait bouleversé l'ancien monde, le commerce dut reculer jusqu'à son point de départ. Mais ceci rentre dans le domaine de la période suivante.

II

Les recherches sur l'origine du commerce, on l'a dit plus haut, seraient stériles et sans intérêt. C'est en Égypte et en Palestine, qu'on trouve les premières traces d'une agriculture régulière et du commerce qu'elle alimente. La civilisation égyptienne, la plus ancienne qui nous soit historiquement connue, a pour base l'agriculture. La vie nomade cesse pour les Hébreux, avec la mort de Moïse et la conquête de la Palestine; ils passent alors à l'agriculture et, sous la loi de Moïse, se constituent en nation. Vers le même temps les Phéniciens paraissent sur la scène. Salomon conclut avec eux un traité pour l'exploitation en commun du commerce d'Ophir, c'est-à-dire des pays du sud. Prenons le commerce ancien tel qu'il s'offre à nous dès cette époque, et notons ses principaux caractères.

Le commerce ancien était primitivement un commerce de terre, et il resta tel essentiellement durant toute la présente période et jusqu'à la fin de la période suivante, c'est-à-dire jusqu'à la découverte de l'Amérique. Les trois continents de

l'ancien monde, dans leur contiguïté, forment une masse compacte de pays qui peuvent communiquer entre eux, sans le secours de la navigation. La Méditerranée, que tous trois réunis entourent, offrant, sur une étendue relativement médiocre, une multitude d'îles, de baies, de détroits, de presqu'îles et de langues de terre, a pour la navigation, qui y perd rarement les côtes de vue et n'est par conséquent qu'un simple cabotage, le caractère d'un grand lac. Aussi, depuis les colonnes d'Hercule jusqu'au fond de la mer Noire, la Méditerranée fut-elle le théâtre principal de l'activité commerciale des anciens. Toutes les ressources matérielles et intellectuelles de l'antiquité se concentrèrent sur ses rivages; ce fut là qu'elle atteignit son apogée. Quelque intérêt qui s'attache à des expéditions isolées par delà le détroit de Gibraltar, elles sont en trop petit nombre et donnent de trop faibles résultats, pour jouer un rôle important dans l'histoire du commerce des anciens. De l'autre côté de l'isthme égyptien, on peut signaler aussi quelque commerce maritime dans le golfe Arabique, dans le golfe Persique et dans les parages voisins jusqu'aux côtes de l'Indoustan. Mais, si l'on jette un coup d'œil sur la carte, on reconnaît que ce n'était non plus qu'un cabotage, favorisé par les moussons qui y alternent tous les six mois (1).

L'Europe, aujourd'hui centre du commerce du monde, n'y prenait dans l'antiquité qu'une part très-secondaire. Quoi qu'on puisse dire de la Grèce et de Rome, son importance sous ce rapport était nulle. L'Espagne seule faisait exception, l'Espagne dont les métaux précieux avaient accès sur tous les

(1) Ces vents réguliers sont une des particularités les plus remarquables de l'océan Indien. La mousson du sud-ouest, qui y règne depuis le mois de mai jusqu'au mois d'octobre, portait les navires des côtes d'Afrique à la côte de Malabar, pendant que les vents du nord, qui soufflent à la même époque dans le golfe Arabique, les poussaient hors du détroit de Bab-el-Mandeb. La mousson du nord-est, qui règne dans l'océan Indien pendant l'hiver les ramenait au contraire vers le détroit, où les vents du sud, qui soufflent dans le golfe Arabique durant la même saison, leur permettaient de regagner facilement leur point de départ. Voir Heeren, t. I, p. 36. C. V.

marchés. Le commerce des Romains était entièrement passif; ce caractère dominait dans celui des Grecs; le peu de produits que leur sol et leur industrie leur fournissaient pour l'exportation, ne pouvaient pas contre-balancer la somme de leurs importations. Dans nos idées actuelles sur la nature du commerce, il est difficile de comprendre comment ces nations purent durer des siècles et eurent leur époque de splendeur. Les causes de ce phénomène seront indiquées aux chapitres qui traitent des différents peuples; nous nous bornerons ici à quelques observations générales.

Il faut considérer d'abord la faible étendue de l'Europe d'alors. La chaîne des Pyrénées et celle des Alpes formaient à peu près les limites au delà desquelles cessait presque toute culture. Qui pourrait écrire l'histoire commerciale de la Germanie, de la majeure partie des Gaules, des pays du Danube, du nord et du nord-est de l'Europe? L'ambre jaune et l'étain sont les seuls articles de ces contrées qui figurent sur les relevés carthaginois ou grecs. Chasseurs et nomades, leurs barbares habitants étaient à peu près sans besoins. Comment eût-on pu entretenir avec eux un commerce quelque peu considérable?

Le marché européen était donc restreint au littoral et aux îles de la Méditerranée. Mais, quelles qu'aient été les merveilles si variées de la civilisation sur cet étroit espace, le commerce y subissait des restrictions naturelles. Le climat, les cultures et les produits étant, sinon les mêmes, du moins analogues, les pays de la Méditerranée trouvaient dans leur production propre de quoi satisfaire, plus ou moins, à toutes les nécessités ordinaires de la vie, et ils avaient rarement besoin les uns des autres (1). Dans l'antiquité, ne l'oublions pas, le nombre des objets de commerce était très-limité. Le

(1) « Le commerce ancien que nous connaissons se faisant d'un port de la Méditerranée à l'autre, était presque tout dans le Midi. Or les peuples du même climat ayant chez eux à peu près les mêmes choses, n'ont pas tant besoin de commercer entre eux que ceux d'un climat différent. Le commerce en Europe était donc autrefois moins étendu qu'il ne l'est à présent. » (Montesquieu, *Esprit des lois*, livre XXI.)

thé, le café et le sucre, la pomme de terre, le beurre, la bière et les spiritueux, soit plus de la moitié du commerce actuel, étaient inconnus des anciens. Leur régime alimentaire se composait presque exclusivement de pain, de viande, de poisson, de légumes, d'huile, de vin, de fromage, de lait et de miel, denrées que chaque pays produisait bien ou mal. Il n'y a de distinction à faire que pour un seul article, le blé. Certaines villes, situées dans une contrée stérile, comme Athènes, ou devenues excessivement populeuses, comme Rome, ne pouvant se suffire avec la production du pays, furent obligées d'acheter leur pain à l'étranger. Ainsi l'approvisionnement de Rome, au temps de l'empire surtout, où elle comptait plusieurs millions d'habitants (1), constitua une des branches de commerce maritime les plus importantes. Les grains venant principalement de la Sicile et du nord de l'Afrique, cés deux contrées furent surnommées les greniers de Rome. Mais, au fond, ce commerce était moins une spéculation privée, qu'une affaire de police sous la loi de la nécessité. L'État s'en était réservé la surveillance, et s'y intéressait même quelquefois directement. Les lois, très-peu nombreuses, qui ont été rendues à Rome en matière de commerce, se rapportent toutes à l'importation des grains. A part les céréales et, dans une certaine mesure, l'argent des mines de l'Espagne, il ne reste qu'un petit nombre d'articles peu importants pour alimenter les échanges entre les pays de la Méditerranée. La chute de la Grèce entraîna la décadence des arts et de l'industrie de cette contrée, et Rome, devenue maîtresse du monde, absorba dans le gouffre de sa centralisation improductive toutes les richesses des peuples subjugués.

Le beau temps du commerce des anciens ne doit point être cherché dans la période de la domination romaine ; il correspond plutôt à l'époque où plusieurs peuples existaient indé-

(1) Suivant l'opinion de Montesquieu et quelques autres auteurs, dont l'opinion a été réfutée depuis par M. Dureau de la Malle, dans son *Economie politique des Romains*, 2 vol. in-8, Paris, 1840. Voir plus loin, dans une note au chapitre des Romains. C. V.

pendants les uns à côté des autres, et où un maître unique ne courbait pas tout devant lui. On peut le placer au cinquième et au quatrième siècle avant Jésus-Christ. Alors les cités libres de la Phénicie étaient encore dans toute leur splendeur (1), et Carthage, ainsi que les autres colonies phéniciennes, se montrait la digne émule de la mère patrie. L'opulente Égypte venait de s'ouvrir au commerce ; l'âge d'or de la Grèce avait commencé ; les Étrusques, industrieux et commerçants, dominaient en Italie ; en Asie, même sous le gouvernement des Perses, les arts de la paix florissaient comme peut-être ils n'ont jamais fleuri depuis.

L'échange des idées, non moins que des marchandises, entre tous ces peuples, était beaucoup plus actif qu'après que Rome eut détruit leur indépendance et ramené la diversité féconde de leurs formes politiques sous le niveau d'une commune servitude. Ce que les Romains ne connurent ni ne pratiquèrent, une politique commerciale dirigea plus ou moins les Phéniciens, les Carthaginois et les Grecs. Ils s'attachaient à propager la civilisation dans les pays qu'ils colonisaient, à les enrichir et non à les appauvrir. Ainsi fleurirent la Grande-Grèce, la Sicile, Marseille, Tartessus (2) et les colonies du littoral africain. Leurs besoins s'étendaient bien au delà du cercle des denrées de consommation ordinaires ; ils recherchaient les produits de contrées lointaines, et le commerce seul pouvait les leur procurer. Ce commerce était à la fois direct et indirect, et leurs importations n'étaient pas seulement destinées à la consommation intérieure ; objets de nouvelles spéculations, elles étaient aussi réexportées par terre ou par eau. Ils étaient doués également de l'activité industrielle ; ils

(1) La domination des Perses ne fit aucun tort à la prospérité de ces villes, qui se maintint jusqu'à la destruction de Tyr par Alexandre. Les successeurs de Cyrus avaient trop besoin de la flotte des Phéniciens pour songer à les contrarier dans leur activité maritime et commerciale. Ils se contentèrent d'un simple hommage. C. V.

(2) Tartessus ou Tarschisch, nom donné communément à la partie méridionale de l'Espagne où les Phéniciens établirent de nombreuses colonies, dont la principale était celle de Gadès, aujourd'hui Cadix. C. V.

mettaient en œuvre les matières brutes et exportaient les produits de leur fabrication : témoin Corinthe, Tyr, Milet, Syracuse, etc. (1).

Il ne faut pas perdre de vue l'état social de l'antiquité, si l'on veut se former une idée juste de son commerce. Chaque pays à peu près suffisait à ses besoins habituels ; à part l'importation des grains, le commerce n'avait pas, comme aujourd'hui, de vastes débouchés, par la raison que l'inégalité entre le riche et le pauvre était bien plus marquée que de nos jours, que la classe moyenne manquait absolument, et que l'esclavage privait des masses considérables de la jouissance des droits de l'homme et du citoyen. Tel fut surtout le cas chez les Grecs et chez les Romains ; et c'est ce qui distingue essentiellement l'économie nationale des anciens de celle des modernes. On objecterait en vain l'existence d'un état de choses analogue en Amérique. L'esclavage, dans cette partie du monde, est restreint à deux ou trois industries ; toutes les autres, dans leur variété infinie, alimentent l'activité sans bornes de la nation. De plus il y est local et fondé sur une différence de race, qui ne le justifie pas aux yeux de l'humanité, mais qui ne permet pas de le confondre avec l'esclavage de l'antiquité. On pourrait plutôt le comparer au servage russe, sous les lois duquel il n'est pas rare de voir des marchands et des artisans dans l'aisance privés de leur liberté personnelle, et toujours placés sous la

(1) La période préférée par l'auteur est, en effet, la plus intéressante ; il est douteux cependant que, dans l'ensemble, elle ait été aussi prospère que celle des Antonins, habituellement considérée comme l'époque du complet épanouissement de la civilisation ancienne. On reconnaît sans peine l'insuffisance relative des Romains pour les arts de la paix ; le commerce n'eut pas, à beaucoup près, dans leur empire le développement que la réunion d'un grand nombre de nations vivant en paix sous une domination unique permet de concevoir. Il n'est pas moins vrai que leurs armes portèrent la civilisation, et avec elle le commerce, dans une grande partie de l'Occident inculte ; tandis que l'Orient poli continuait généralement, sous leurs lois, d'exercer ses industries séculaires. On peut ajouter que les relations avec l'Inde n'eurent jamais plus d'activité qu'au temps des empereurs. Le siècle des Antonins, ou le second siècle de l'ère chrétienne, marque non pas l'apogée du génie commercial, mais la plus vaste étendue du commerce chez les anciens.

H. R.

puissance d'un seigneur, libre de disposer comme il lui plaît de leur existence et de leur avoir (1).

Le cercle des consommateurs était aussi borné dans l'antiquité que celui des articles du commerce international, car il n'est pas question ici du commerce intérieur en denrées du pays même. Il suffit pour s'en convaincre de jeter les yeux sur un relevé des marchandises étrangères importées à Athènes, à Rome, ou ailleurs. Nous y voyons figurer des métaux et des pierres précieuses, des épices, de l'encens (2) et des drogueries, des tissus de soie, de coton et de laine de l'espèce la plus fine, des pelleteries, de l'ivoire, des comestibles délicats, des esclaves, des animaux sauvages pour le cirque, des objets d'art en bronze et en pierre, tous plus ou moins objets de luxe et de confort, sans intérêt pour les masses, abordables seulement pour les privilégiés. D'importations de matières brutes comme celles que nous tirons aujourd'hui des contrées les plus éloignées pour alimenter notre travail, il n'y a nulle trace. Tant que les petits États marchands et leurs colonies jouirent de l'indépendance, les bénéfices d'un négoce auquel un plus grand nombre d'individus prenaient part, purent se répandre sur une plus grande échelle ; mais lorsqu'à la fin Rome engloutit tout, le commerce perdit sa puissance productive, appauvrit les populations au lieu de les enrichir, et ne put se soustraire à la ruine universelle.

(1) En Amérique, les travaux des noirs se partagent presque exclusivement entre la culture des grands produits coloniaux, tels que le sucre, le café et le coton, et les services domestiques. Les artisans y sont généralement hommes libres, même dans les pays comme le Brésil, où les esclaves forment numériquement la grande majorité de la population. Dans l'antiquité, au contraire, les esclaves, sans être partout également nombreux, vaquaient presque seuls à tous les métiers, et constituaient, l'agriculture à part, à peu près la seule force ouvrière, le seul élément industriel de la société.

C. V.

(2) Le culte grec et romain, avec ses nombreuses divinités et ses nombreux sacrifices, consommait beaucoup plus d'encens qu'il ne s'en vend aujourd'hui.

III

Nous retrouverons au chapitre des Romains l'occasion de mentionner avec détail les circonstances qui accompagnèrent la décadence du commerce. Reprenons maintenant les articles de commerce des anciens, pour indiquer leurs pays de provenance, ainsi que les moyens et les routes par lesquels on se les procurait. C'était l'Asie en premier lieu, puis l'Afrique, qui produisaient ces marchandises si recherchées et si chèrement payées par les anciens. Ces deux parties du monde étaient alors relativement plus civilisées que de nos jours; il n'est pas douteux que l'intérieur de l'Afrique était mieux connu et mieux exploré. Cependant le commerce principal se fit toujours avec l'Asie, surtout avec la partie sud-est, qui comprenait l'Inde. Cette région offrait, indépendamment des productions du reste de l'Asie, d'autres articles qui ne se trouvaient nulle autre part, tels que l'or, les perles, les diamants, la cannelle, le coton et la soie. Ce commerce de l'Occident avec l'Inde est, assurément, le plus ancien que le monde ait connu, et l'on doit admirer la profonde sagesse de la Providence, d'avoir donné à l'une des contrées les plus reculées de la terre des produits que les habitants des autres pays désirèrent avec ardeur et qui provoquèrent l'établissement de relations que, sans cet appât, ils auraient négligées. C'est pourquoi l'Inde a eu, dès les temps les plus anciens, une grande influence sur la civilisation; les changements dans les routes qui y conduisaient, ont fait époque dans l'histoire du commerce, et les peuples ont affronté les plus rudes fatigues pour conquérir leur part des richesses de cette contrée privilégiée. Il est donc bien à regretter que tout renseignement suivi et détaillé nous manque sur les commencements de ce commerce, et, grâce à l'obscurité de l'histoire de l'Inde, doive nous manquer toujours.

Il est à peu près hors de doute que, dès les temps les plus reculés, des relations par mer s'établirent, en suivant les côtes

de la Perse, de l'Arabie et de l'Égypte, avec la contrée de l'Indus. Mais quels peuples y prirent part et de quelle manière? Les opinions sur ce point sont incertaines et contradictoires. Il est certain, néanmoins, que les Phéniciens d'abord, puis les Égyptiens nous apparaissent en possession du commerce indo-arabique. Tyr, et plus tard Alexandrie, en furent les grands entrepôts. Cette dernière place approvisionna tout l'Occident, et Rome en particulier. La partie la plus intéressante de la navigation des anciens est celle que ce même commerce indo-arabique alimentait. Elle n'était, au fond, qu'un cabotage, mais elle était le plus long et le plus difficile de tous, elle exigeait le plus de connaissances nautiques. Ce fut l'école de la marine des Phéniciens comme de celle des Arabes.

Quelle que fût, à certaines époques, l'importance de ces relations maritimes de l'Asie avec l'Afrique et l'Europe, elle n'était pas comparable à celle de son commerce de terre. L'Asie occidentale, l'Asie Mineure surtout, était parvenue alors à un degré de civilisation qui ne lui fut rendu plus tard qu'en partie et pour peu de temps, sous la domination des Arabes. Une multitude de cités, d'États florissants et populeux se pressaient depuis les côtes de la Méditerranée jusqu'aux bords de l'Euphrate et du Tigre, jusqu'à l'embouchure commune de ces deux fleuves dans le golfe Persique. La première grande métropole du monde, Babylone, surgit du crépuscule de l'histoire, sur les rives que la nature avait marquées pour l'établissement d'un marché des nations. Déjà le prophète Ézéchiel l'appelle « la grande cité des marchands, où « fleurit le commerce. » Les Babyloniens, les Chaldéens et les Mèdes, qui se succédèrent dans la domination de l'Asie occidentale, n'étaient point des barbares, ils avaient déjà atteint un assez haut degré de culture et de lumières. La monarchie persane, qui l'emporta sur les autres par l'étendue et la durée, fut plus favorable que nuisible au développement du commerce et de l'industrie. Les Perses, peuple guerrier, exclusivement adonné au maniement des armes, aimaient le faste et le luxe, et ils n'avaient garde de troubler l'industrie

et le commerce, qui satisfaisaient à ce goût. Si les Perses avaient tout centralisé et tout nivelé, comme les Romains, l'Asie, frustrée de l'une de ses plus brillantes époques, serait redevenue plus tôt la proie de la barbarie. L'époque où les républiques de l'Asie Mineure jetèrent le plus d'éclat fut celle de la domination des Perses, qui se montra douce et libérale à leur égard, se contenta d'une sorte de protectorat, permit enfin à ces villes de développer librement leur génie commercial et de s'administrer elles-mêmes.

Si l'on considère en outre l'immense fécondité de l'Asie dans les trois zones qu'elle embrasse, on concevra une assez haute idée de son commerce intérieur à cette époque. A part les relations maritimes que l'Inde entretenait par le golfe Persique avec Babylone et la Perse, par le golfe Arabique avec l'Égypte, tout le commerce de l'Asie s'effectuait par terre. La navigation fluviale n'y jouait qu'un rôle très-secondaire. Non que cette partie du monde fût privée de grands fleuves, mais la plupart traversaient, dans une grande partie de leur cours, des steppes désertes, dépourvues des matériaux les plus indispensables pour la construction navale; ils offraient de plus divers obstacles naturels, qui les rendent encore aujourd'hui à peu près impraticables. Le commerce de terre dut revêtir des formes particulières et un caractère distinct sous l'influence de la situation géographique et de la nature du sol. Ayant des espaces immenses à franchir, dans l'Asie centrale surtout avec ses nombreux déserts et les nomades qui, depuis un temps immémorial, les infestent de leurs brigandages, on dut renoncer à faire le commerce avec ses seules ressources et à ses propres risques; et l'on s'associa en troupes assez nombreuses et assez fortes pour se défendre contre les attaques des brigands, ou assez riches pour entretenir une escorte armée. Ces troupes, ce sont les caravanes; elles se réunissaient périodiquement, partaient d'un lieu convenu, et accomplissaient leurs voyages en suivant un itinéraire tracé d'avance. Dans ces associations, chacun était obligé de se soumettre à la loi générale dictée par la force des choses et par l'intérêt commun.

Les oasis disséminées au milieu des steppes et des déserts étaient les stations indispensables où les acheteurs et les vendeurs se rencontraient fréquemment. On y construisit des hôtelleries aujourd'hui connues sous le nom de caravansérails ; des colonies mêmes s'y établirent, ordinairement consacrées à quelque divinité, sous la protection de laquelle se faisait le négoce, et plus d'une devint le but de pieux pèlerinages. Il fallait aussi que le commerce de caravane eût ses places fixes d'entrepôt et d'échange. La nature avait donné à l'Asie méridionale et à l'Asie centrale, le moyen essentiel de tout leur commerce intérieur, le chameau, ce vaisseau du désert ; mais, comment cet animal, avec sa charge, eût-il pu faire sans interruption tout le trajet de la mer Noire au Gange ? Enfin les pays situés sur la route avaient besoin, eux aussi, d'être approvisionnés. En suivant la marche des caravanes parties de l'Asie orientale et méridionale, avec les produits de l'Inde et de la Chine, Bactres (Balkh) et Maracanda (Samarcande), comprises aujourd'hui dans la Grande Boukharie, nous apparaissent comme les premières stations après le long et pénible trajet des hautes Alpes du Thibet et du désert de Cobi. Les marchandises qui y étaient déchargées ne continuaient pas toutes le voyage, une grande partie restaient à Maracanda, entrepôt parfaitement situé, où les peuples de l'Asie centrale venaient pourvoir aux besoins de leur état social encore fort grossier. De Maracanda, les caravanes cheminaient les unes vers le nord, pour gagner la mer Caspienne et l'Iaxarte (1), les autres vers l'ouest, pour atteindre, par l'Asie Mineure, le littoral de la Méditerranée et de la mer Noire, dont les villes florissantes étaient les entrepôts naturels des produits d'Asie destinés à l'Europe ou à l'Afrique. Au nord, la caravane rencontrait jusqu'au bout les mêmes difficultés et les mêmes périls ; mais, sur le territoire persan, et notamment dans l'Asie Mineure, elle trouvait des routes militaires,

(1) Nom donné par les anciens au Sir-Daria, ou Sihoun, fleuve de la Tartarie indépendante, tributaire du grand lac d'Aral. C. V.

une population plus nombreuse, un pays généralement cultivé. L'Asie présentait un troisième entrepôt plus important à une époque plus ancienne, la Babylonie, où les produits de l'Inde arrivaient aussi bien par eau que par terre, et d'où ils étaient réexpédiés vers l'ouest et le nord. Ce commerce était d'autant plus avantageux qu'une grande partie des matières brutes importées n'étaient réexportées qu'après avoir été mises en œuvre par l'industrie babylonienne. La prospérité d'Alexandrie fit abandonner la route commerciale de Babylone.

Quoique bien inférieure à l'Asie, en étendue et en importance, comme en culture et en richesse, quoique entièrement inconnue sur plus des deux tiers de sa surface, l'Afrique, grâce à deux peuples, les Égyptiens et les Carthaginois, n'offre pas moins à l'histoire du commerce des anciens, d'intéressantes et précieuses données.

Tandis que la navigation fluviale était fort arriérée en Asie, en Afrique il n'existait rien de semblable que sur le Nil. Non que cette partie du monde soit dépourvue de fleuves ; mais jusqu'à ce jour la plupart ne sont guère connus qu'à leurs embouchures, et leur cours appartient à la région située au delà du désert, région dont la géographie et l'histoire sont généralement restées un mystère pour nous comme pour les anciens (1). La partie habitée et cultivée de l'Afrique était sa côte septentrionale. Cette côte était bordée de colonies grecques et phéniciennes, si puissantes et si riches que l'une d'elles put disputer l'empire du monde aux Romains. Elle comprend l'espace, relativement étroit, qui s'étend sur toute la largeur du continent africain jusqu'au Nil, entre le mont Atlas et la Méditerranée. Le cours borné des fleuves ne se prêtant point à la navigation, le commerce intérieur de l'Afrique fut, comme celui de l'Asie, un commerce de terre, et nous y trouvons plus d'un trait de ressemblance avec ce dernier. Le chameau est indigène dans l'Afrique septentrionale jusque vers les côtes ; les peuples nomades s'y livrent à l'éducation

(1) Ceci était écrit avant qu'on ne connût les résultats du voyage de Bahrdt. C. V.

de cet animal et fournissent des guides pour les caravanes, dont les trajets par les déserts africains sont bien autrement difficiles et périlleux que ceux de l'Asie. C'est à ces déserts redoutables qu'il faut s'en prendre, si l'intérieur de l'Afrique est encore si peu exploré et si peu connu; ils ont arrêté les plus hardis conquérants, un Cambyse, un Alexandre; mais l'indomptable activité commerciale des Phéniciens, puis des Arabes, et l'ardeur scientifique de notre époque, n'ont reculé devant aucun obstacle, et telle est l'origine du peu que nous savons. Les navigateurs portugais cherchaient avant tout la route maritime de l'Inde; leurs découvertes le long de la côte occidentale d'Afrique formèrent pour eux autant de jalons. Elles se bornèrent exclusivement au littoral, et, quoi qu'on ait pu faire, depuis que d'autres nations plus puissantes ont marché sur les traces des Portugais, les cartes de l'Afrique les plus récentes ne présentent encore de lignes et de contours exacts et précis que sur les côtes; tout l'intérieur est encore comme il était il y a quelques milliers d'années, un vaste blanc, rempli tout au plus du vague des conjectures et des hypothèses.

La domination des Arabes forme sans doute un brillant épisode dans l'histoire de cette partie du monde, mais elle n'y est malheureusement qu'un épisode sans lien avec le présent, où l'on a vu la barbarie la plus grossière régner dans des contrées jadis si prospères, Fez et le Maroc, Tunis et Tripoli, vivre de la piraterie, et des pachas turcs succéder aux Ptolémées, aux Edrisides, aux Aglabides et aux Mamelouks. L'occupation de l'Algérie par les Français est trop récente pour être prise en considération (1). Quelle différence avec l'époque où le commerce et la navigation animaient les deux Syrtes, et où l'Égypte était le pays le plus peuplé, le plus fer-

(1) La soumission maintenant à peu près complète de l'Algérie, et les progrès récents de la colonisation dans cette belle contrée, ont heureusement beaucoup rapproché le moment où nous pourrons espérer de recueillir les fruits de l'œuvre difficile et laborieuse de cette importante conquête.

C. V.

tile et le plus riche de l'ancien monde! Touchant à la mer, les colonies grecques et phéniciennes durent choisir cet élément pour théâtre principal de leur activité. Pour alimenter celle-ci, il fallait n'être jamais dépourvu d'objets d'échange avantageux et variés. Si, pour s'en procurer, leurs marchands allaient explorer par mer des contrées étrangères et lointaines, à plus forte raison durent-ils aussi, par la voie de terre, visiter leur voisinage? Les hommes qui n'avaient pas craint d'affronter l'Océan et ses terreurs, pouvaient aussi braver le désert. Il s'y trouve, du reste, des objets assez précieux pour récompenser leurs efforts : de l'or en poudre et en grains, de l'ivoire, des animaux sauvages, et en particulier ces éléphants, qui constituaient un des éléments principaux de la puissance militaire de Carthage et de l'Égypte; puis des esclaves, l'un des plus anciens articles du commerce de l'Afrique, toujours également recherché. Enfin la nature a doté le désert d'un trésor, qui, sous la loi du besoin, oblige les hommes au commerce dans des lieux qui sans cela eussent été abandonnés de tous. Ces trésors, ce sont de vastes dépôts de sel, consistant, les uns en lacs salés, les autres en monticules; ils fournissent une denrée de première nécessité qui a été refusée aux contrées intérieures de l'Afrique et qu'elles ne peuvent trouver que là.

La haute antiquité de ce commerce de terre et son extension dans l'intérieur, sont parfaitement attestées par Hérodote. Aucune partie de son ouvrage n'est plus détaillée que celle qui traite de l'Égypte et de la Libye. Hérodote lui-même a pénétré fort avant dans cette région, et il y a puisé aux bonnes sources. Le commerce que Méroé entretenait, par le Nil supérieur, avec la Nubie et l'Abyssinie, est des plus anciens, et enveloppé de fables comme celui de l'Inde. Bien que cette ville fût déchue, ses routes commerciales étaient encore suivies du temps d'Hérodote; mais, depuis l'établissement des colonies grecques et carthaginoises, il s'en était ouvert d'autres, plus occidentales, conduisant à travers le désert de Libye, par les monts Haroudsch, dans la Gétulie (le Fezzan), chez les Garamantes (Tibbos) et jusque chez les nègres du Bornou.

Hérodote donne sur tous ces pays des renseignements précis dont les voyageurs modernes ont maintes fois constaté l'exactitude. Ces voyages ont fait reparaître au jour des contrées dont la connaissance s'était entièrement perdue. Ainsi, le grand fleuve qu'Hérodote mentionne au delà du désert comme dirigeant son cours de l'est vers le sud, est, selon toute probabilité, le Niger ou Djoliba de Mungo Park. C'est une question encore controversée que celle de savoir si, par la dénomination d'Éthiopiens, employée par les auteurs anciens dans un sens si général, il faut réellement entendre les nègres. Il est certain qu'elle s'applique aux habitants les plus méridionaux de l'Afrique, et les cheveux crépus que leur donne Hérodote semblent exclure toute autre supposition.

Il est digne de remarque que, durant des siècles, on peut même dire des milliers d'années, les routes du commerce de terre n'ont pas changé. Encore aujourd'hui, les caravanes entre la Russie et la Chine, entre Tombouctou et Tunis, suivent les mêmes voies, invariablement tracées par la nature, que suivirent les Bactriens et les Babyloniens, les Carthaginois et les Cyrénéens. Les déserts et les steppes de l'Asie centrale et de l'Afrique septentrionale ne s'étant point modifiés, l'organisation des caravanes a dû rester à peu près la même. Au surplus, le commerce international demeura avant tout un commerce de terre, jusqu'à la découverte de l'Amérique, et si, au moyen âge, il fut pratiqué par d'autres peuples, il le fut à peu près de la même manière et parcourut à peu près les mêmes pays.

Nous avons déjà fait observer, en parlant de l'Asie, que les stations des caravanes renfermaient assez souvent le sanctuaire de quelque divinité, et servaient aussi de but à de pieux pèlerinages. Ce fait se reproduit plus accusé encore en Afrique, où la constitution théocratique et la hiérarchie de l'ancienne Egypte dominaient la vie sociale tout entière. Dès les temps les plus reculés, lorsque le jour de l'histoire commence à peine à poindre, nous trouvons, près des sources du Nil, dans la haute Egypte, ou plutôt dans le Sennaar actuel, où floris-

sait Méroé, le commerce étroitement uni avec la religion. Les lieux de rendez-vous des caravanes africaines étaient habités par la caste sacerdotale qui régnait à Méroé, et qui de ce centre envoyait ses missionnaires; ceux-ci allaient sur un point désigné construire un temple, autour duquel se groupaient ensuite d'autres bâtiments, et peu à peu s'élevait une ville.

Cette connexité entre le commerce et la religion subsiste encore aujourd'hui en Orient. Toutes les foires, tous les marchés importants s'y tiennent dans des lieux saints. Ainsi la Mecque doit à la Caaba d'être restée le centre du commerce de l'Arabie. On associe volontiers à un profit matériel l'accomplissement d'un devoir religieux. L'affluence d'une grande masse d'hommes, la protection mutuelle que se donnent des croyants venus de loin, au milieu de contrées désolées et peu sûres, déterminent le mouvement d'échanges le plus actif, le débouché le plus vaste que ces contrées puissent offrir. Les troupes nombreuses de pèlerins, d'Asie et d'Afrique, qui chaque année visitent la Mecque, sont en même temps de vraies caravanes marchandes. Toutes leurs bêtes de somme sont chargées de marchandises; on ne se borne pas sur ce grand marché à des emplettes pour son usage personnel; le petit marchand, le détaillant, y fait aussi pour sa clientèle des achats plus ou moins considérables.

Les nombreuses ruines que les derniers voyageurs ont découvertes, en remontant des cataractes du Nil vers les sources présumées de ce fleuve, en parcourant le désert de Nubie, le Sennaar et l'Abyssinie jusque vers la côte de Zanguebar, et vers Dongola, le Bornou, enfin jusqu'au pays de Tombouctoù, portent l'empreinte évidente d'une destination religieuse. La plupart appartiennent à des temples de Jupiter Ammon, dont le culte dominait depuis l'Ethiopie jusqu'en Egypte. Les habitants de ces contrées sont encore aujourd'hui des nomades, pâtres ou chasseurs, tels qu'on les a représentés il y a deux et trois mille ans; leur rôle commercial est toujours le même : ils élèvent des troupeaux et servent de conducteurs et d'escortes armées aux caravanes. On ne saurait donc admettre,

qu'à part Méroé, les pays au-dessus des cataractes du Nil aient jamais formé des Etats policés avec des villes. Les ruines dans lesquelles on a reconnu d'anciens sanctuaires, étaient isolées, et ces lieux, où se célébraient les fêtes religieuses et où se rendaient les oracles, ne pouvaient offrir que des stations pour les caravanes, quelquefois aussi des magasins et des salles de vente pour les marchandises.

En ce qui touche le commerce maritime et la navigation, l'Afrique est représentée avec éclat dans l'antiquité par les Carthaginois et vers la fin aussi par les Egyptiens. Leur commerce avait pour principal domaine le bassin de la Méditerranée. Cependant les Carthaginois, au temps de leur splendeur, s'avancèrent jusque dans l'Océan et visitèrent les côtes occidentales de l'Afrique et de l'Europe. Les Egyptiens, de leur côté, naviguaient sur le golfe Arabique et servaient d'intermédiaires aux envois de l'Inde. Ces navigations, de même que les grandes routes de terre chez les anciens, seront reprises avec détail dans les chapitres consacrés à chaque nation.

IV

Les notions qu'on possède sur l'architecture navale et sur l'art nautique des anciens sont très-insuffisantes. On ne trouve, sur ce sujet, chez les auteurs anciens, ni données techniques, ni explications lucides. Quelques dessins parvenus jusqu'à nous sont peut-être nos meilleurs documents. La plus ancienne forme d'embarcation fut, sans contredit, le radeau, employé d'abord sur les fleuves et sur les lacs, puis sur mer, pour de courts trajets le long des côtes ou vers des îles voisines. Plus tard, on le munit d'un gouvernail, d'avirons et de voiles, et c'est sous cette forme qu'on le trouve encore aujourd'hui chez quelques peuples sauvages. Les voiles furent confectionnées, dans l'origine, avec des roseaux et l'écorce des arbres.

Le canot, creusé au moyen du feu dans un tronc d'arbre,

ou composé de peaux d'animaux cousues ensemble, tel que celui dont se servent aujourd'hui les Esquimaux au Groënland, marque déjà un pas de plus.

Il n'est pas douteux que le premier emploi de la navigation a été la pêche. Quant à l'opinion qui nie l'existence d'une navigation avant le déluge, et qui présente l'arche de Noé comme le premier essai de construction navale, elle doit être, comme beaucoup d'autres, rangée parmi les hypothèses. Les Phéniciens sont le premier peuple sur la navigation duquel il existe des renseignements historiques. Habitant une côte aride qui leur offrait cependant d'excellents bois de construction, ils devaient naturellement s'adonner à la navigation et au commerce maritime. La navigation, dans ses éléments les plus grossiers, fut sans doute inventée par plusieurs peuples; mais aux Phéniciens du moins appartiennent les perfectionnements essentiels, et dans l'art de la construction navale, ils furent les maîtres de tous les autres peuples de l'antiquité. La navigation des Phéniciens eux-mêmes n'était que du cabotage; mais elle s'étendait à tous les parages de la Méditerranée et même par delà les colonnes d'Hercule, aux côtes occidentales de l'Europe et de l'Afrique. Les investigations les plus récentes ne laissent subsister presque aucun doute sur leur circumnavigation de ce dernier continent.

La grande époque du commerce phénicien vit se produire les inventions les plus importantes pour la navigation, notamment l'ancre, qui, dans sa forme primitive, était une grosse pierre, puis un crochet en fer, jusqu'à ce qu'Anacharsis ajoutât un second crochet; la voilure, la sonde, le lest, suggéré par l'opinion populaire que les abeilles et les oiseaux de passage se chargeaient de grains de sable et de menus cailloux pour résister à la violence du vent. On raconte de Diomède, qu'en ramenant ses navires en Grèce, il plaça au fond de la cale, des pierres des murs de Troie. Bientôt la navigation conduisit à l'étude du ciel et des astres, et la grande Ourse servit, dans l'antiquité, comme la constellation la plus apparente, à déterminer le nord. Les Phéniciens plaçaient la

petite Ourse au pôle boréal, et calculaient, d'après elle, la hauteur des autres étoiles. Du reste, les anciens naviguaient de jour autant que possible et prenaient terre fréquemment.

Les vents, aussi, devinrent l'objet d'une théorie et d'observations météorologiques. On partagea la rose des vents en douze parties. Les vents qui soufflent de l'est à l'ouest et dans le sens inverse y furent surtout indiqués avec soin. Parmi les vents alizés, les Phéniciens connaissaient au moins les moussons, qu'ils utilisèrent dans leurs voyages entre l'Arabie, la Perse et l'Inde.

En dernière analyse, nous le répétons, les informations qui nous sont parvenues sur la marine et sur l'architecture navale des anciens sont très-pauvres et très-incomplètes. Leurs bâtiments de guerre étaient des galères, à bancs de rames obliques sur plusieurs rangs en gradins; ils étaient longs, terminés en pointe, portaient une tour sur le pont, n'avaient habituellement ni mâts ni voiles, et pouvaient recevoir de deux à trois cents hommes. Leurs navires de commerce, plus larges, plus courts et d'un moindre tirant d'eau, étaient découverts, sans entre-pont, et n'avaient ordinairement qu'un seul mât, avec un petit nombre de voiles étroites, le plus souvent triangulaires, qui ne leur permettaient pas de louvoyer. Chez les anciens la rame prédominait sur la voile. On maniait la première avec plus de promptitude et de dextérité, et si les navires marchands employaient des voiles, c'était surtout parce qu'elles coûtaient moins et qu'elles occupaient moins de place que les bancs de rameurs. Les navires étaient généralement petits et d'une faible capacité. On suppléait à la grandeur par le nombre; de là les chiffres extraordinaires qu'offrent les dénombrements de flottes.

Rien de plus incertain, dans les dessins qui nous sont parvenus (1), que la structure de ces navires; on a peine à distinguer l'avant de l'arrière, par la raison qu'il existait plus

(1) Ces quelques dessins, plus ou moins conformes, sont gravés sur des médailles. Il faut y ajouter les sculptures de la colonne Trajane. C. V.

d'un gouvernail. Le nombre des rameurs marquait le rang et la force du bâtiment. On comptait jusqu'à soixante rameurs et même plus par galère, et les bancs étaient souvent placés les uns au-dessus des autres. En somme, on ne doit pas se faire une haute idée de la marine des anciens, de celle des Romains en particulier. Les huit flottes romaines qui stationnaient dans les différentes mers, se composaient en grande partie, quand on y regarde de près, de simples bâtiments de charge, et comprenaient aussi des navires du commerce affrétés par l'Etat pour le service des transports de subsistances.

Si à tant d'imperfections on ajoute l'ignorance de la boussole, on comprend pourquoi la navigation des anciens ne put s'élever au-dessus du cabotage. On objecterait en vain les trajets des ports de l'Afrique et de l'Asie Mineure aux pays d'Europe, ainsi que les voyages entre l'Arabie et l'Inde. La navigation dans la Méditerranée et dans les mers qui en dépendent, est encore aujourd'hui réputée un grand cabotage, et, quant aux voyages de l'Inde, sans parler des moussons qui les favorisent, il était rare qu'on y perdît entièrement la terre de vue. Nous ne voulons pas dire, toutefois, que la marine marchande des anciens n'ait pas, pour son temps et dans la mesure de ses moyens, dignement rempli son rôle. Elle avait, qu'on ne l'oublie pas, à ouvrir la carrière, et la gloire navale des Phéniciens et des Carthaginois subsiste dans tout son lustre à côté de celle des navigateurs qui ont découvert l'Amérique et la route maritime de l'Inde. Pourquoi eût-on affronté cet immense Océan, qui n'offrait alors aucun but? Il est vrai que l'aspiration vers l'Occident, on l'a vu plus haut, existait déjà chez les anciens ; et quelques-unes des expéditions parties de Marseille et de Carthage ont pu être inspirées par elle. Si le problème ne devait être résolu que plus tard, ces premières tentatives n'en méritent pas moins d'être mentionnées avec éloge.

La troisième des grandes divisions de l'ancien monde, l'Europe, parvient, dans la présente période, à la supériorité

intellectuelle et politique, qui lui a assuré depuis lors jusqu'à nos jours la domination du globe. La nature l'avait bien servie, en la dotant avec moins de libéralité. L'Europe ne put, comme l'Asie, se suffire à elle-même, elle fut contrainte à des efforts pour chercher hors de son sein ce qui lui manquait. Parmi les objets servant à l'alimentation et à l'habillement, l'Europe ne produisait, dans l'origine, que les plus indispensables ; tout le reste y a été importé du dehors, et naturalisé à force de soins. Les denrées tropicales lui manquent entièrement; elle ne possède d'autres épices que le sel. Mais la privation même était nécessaire pour faire naître le désir. Le désir naquit avec le progrès de la civilisation, et, après avoir été satisfait, il devint un besoin. Il a été le premier mobile du commerce international. Le genre humain, qui avait eu son berceau en Asie, a fait son éducation en Europe. En Europe a mûri ce qui, dans les autres parties du monde, n'avait fait que germer. En Asie, la civilisation, là même où elle a le mieux réussi, est demeurée stationnaire et exclusive; en Europe, elle a avancé et répandu partout ses bienfaits. L'Asie a eu ses conquérants dévastateurs, véritables fléaux de Dieu semant au loin la mort et la destruction ; les grands empires régulièrement constitués et florissant par les arts de la paix n'appartiennent qu'à l'Europe. La civilisation que les Egyptiens et les Phéniciens transmirent aux anciens Hellènes n'était qu'un embryon qui devint un géant.

Ce n'est pas le lieu de rechercher les causes, peut-être impénétrables, de cette supériorité de l'Europe et de son influence sur le reste du monde. Que ces causes soient ethnologiques ou physiques, l'unité de la race blanche, un climat tempéré ou un sol favorable, nous nous bornons ici à constater un fait évident. Pour l'histoire du commerce de l'antiquité, l'Europe méridionale, c'est-à-dire l'étendue de pays située au sud de la grande chaîne des Alpes, des Pyrénées, des Carpathes et des Balkans, a seule de l'importance. L'Europe septentrionale ne se révèle qu'au moyen âge. Mais d'autant plus brillant nous apparaît dans la présente période,

le Midi, dont les côtes étendues et découpées entourent une mer où battait en quelque sorte le cœur de la civilisation antique, où aboutissaient toutes ses artères, et dont Heeren a dit avec tant de justesse : « Imaginez une steppe à la place de « cette mer, et nous serions encore des Tartares et des Mongols « errants, comme les nomades de l'Asie centrale. »

Le grand nombre de colonies fondées par les anciens peuples marchands a donné lieu de penser qu'il existait dans l'antiquité quelque chose de semblable au système colonial des modernes. Cette opinion est erronée, quelle qu'ait pu être, pour les intérêts commerciaux de la métropole, l'importance de chaque nouvel établissement. Car l'absence des deux éléments essentiels, la dépendance politique de la colonie vis-à-vis de la métropole et le monopole de son commerce, ôte toute base à la comparaison. Toutes les colonies grecques et phéniciennes étaient des États libres, et la dépendance où elles pouvaient rester vis-à-vis de la mère patrie, était toute volontaire. Aucune période de l'histoire n'offre une telle variété de formes de gouvernements et de constitutions que les siècles qui précédèrent la domination de la Macédoine et celle de Rome. La plupart de ces républiques, il est vrai, ne se composaient que d'une ville avec son territoire; mais peut-être ne fallait-il rien moins que l'émulation entre tant d'États, pour développer des principes politiques qui subsistent encore aujourd'hui.

Un pareil état de choses ne se prêtait guère à l'établissement d'un monopole, en faveur de la mère patrie, du commerce d'importation et d'exportation de la colonie. Il arrivait parfois que des villes voisines ou liées par une origine commune, formassent entre elles une ligue politique et commerciale, et que la plus puissante réussît à acquérir sur les autres une sorte d'hégémonie ou de prépondérance ; mais elles poursuivaient tout autre chose que des priviléges commerciaux. Les Carthaginois seuls exercèrent sur leurs colonies une suprématie dont l'ambition politique était l'âme tout autant que l'intérêt mercantile. Eux non plus n'eurent point de système

colonial. Leurs provinces d'Espagne, par exemple, étaient libres de trafiquer avec Marseille et les établissements grecs d'Italie et de Sicile ; au moins ne trouve-t-on dans les auteurs anciens aucun passage qui montre le pavillon et la marchandise de l'étranger exclus par des considérations commerciales. L'invention du système prohibitif et des monopoles est de date postérieure, et, s'il est permis d'appliquer à ces temps des expressions toutes modernes, on peut affirmer que l'antiquité jouissait de la liberté du commerce à un beaucoup plus haut degré que notre époque. La concurrence était entière ; on se combattait avec des armes, non avec des tarifs ; et la législation de douane des anciens, autant qu'on en peut juger, était avant tout fiscale ; de but économique ou prétendu tel, elle n'en avait pas (1).

Abstraction faite des conséquences fâcheuses qu'entraînent tous les monopoles commerciaux, le système colonial des modernes a été, après tout, avantageux au commerce propre

(1) Ces opinions me paraissent fort contestables. Il est hors de doute qu'il n'existait pas ni ne pouvait exister dans l'antiquité rien de semblable au système colonial des modernes ; mais il ne faudrait pas en conclure chez les anciens une libéralité qu'ils étaient loin de connaître. Nous ne possédons pas de règlement restrictif des Carthaginois à l'égard de leurs colonies ; mais l'histoire nous a conservé le souvenir de leur rivalité avec les Grecs de Sicile ; elle nous a transmis les anciens traités de commerce par lesquels ils interdisaient aux Romains et à leurs alliés de naviguer et de trafiquer au delà de limites rigoureusement tracées ; elle nous a appris qu'ils coulaient tous les navires étrangers rencontrés par eux dans certains parages. Voilà comment les Carthaginois entendaient la concurrence !

Si les anciens jouissaient, en effet, d'une grande liberté commerciale, en d'autres termes, si leurs gouvernements n'imposaient ni restrictions ni formalités gênantes, un tel avantage était pour eux à peu près illusoire. Un état de guerre presque permanent, le défaut de bonnes communications et de sécurité, l'organisation sociale tout entière, créaient à leurs marchands beaucoup plus d'obstacles que les règlements les plus rigoureux des gouvernements modernes. Mais on ne saurait admettre l'existence d'une liberté si large.

On ne trouve point chez les anciens de traces de notre système protecteur, système qui ne leur était pas applicable, et que leur indifférence en matière d'industrie ne leur permettait pas de concevoir ; mais rien ne leur était plus étranger que le principe d'une liberté absolue, dans le commerce comme dans le reste. L'auteur de l'*Economie politique des Athéniens* fait observer avec

de la métropole, par la raison que la colonie fournissait des matières brutes qui manquaient à la première, et qu'elle était obligée de lui demander les objets fabriqués qu'elle-même, pour diverses causes, était hors d'état de produire.

Rien de semblable n'existait dans l'antiquité. La colonie des Carthaginois la plus lointaine, sur la côte nord-ouest de l'Afrique, Madère même, ne saurait être comparée avec aucune des colonies modernes des Indes orientales ou occidentales; à plus forte raison les nombreux établissements fondés sur les côtes de la Méditerranée. Avec un même sol, un même climat, les mêmes produits, la même civilisation et les mêmes aptitudes, comment, à supposer leur dépendance plus étroite, eussent-ils pu entretenir avec leur mère patrie un commerce direct analogue à celui que l'on désigne aujourd'hui sous le nom de commerce colonial? Il en eût été autrement, sans doute, si les anciens avaient possédé des colonies dans l'Inde, dans le sud de l'Afrique ou dans toute autre partie de la zone où se produisent les grands articles de commerce, et entretenu avec elles des relations directes. Mais l'insuffisance des connaissances géographiques et de la navigation ne permettaient pas d'y songer. La majeure partie de l'Europe était elle-même plongée dans les ténèbres, et bien loin du degré de culture nécessaire pour goûter et pour consommer les produits de ces régions éloignées.

Toutefois, dans toute la sphère que la civilisation embrassait, les précieuses productions des contrées tropicales ne laissaient pas d'être recherchées ardemment, et elles constituaient, nous l'avons vu, la branche la plus importante et la plus lucrative du commerce des anciens; seulement on se les procu-

raison que non-seulement en Crète et à Lacédémone, Etats fermés aux étrangers, mais dans toute la Grèce comme dans la démocratique Athènes, chacun reconnaissait au gouvernement les droits les plus étendus sur les propriétés et sur les transactions des particuliers. A l'appui de cette opinion, il cite des faits nombreux, divers monopoles, des restrictions d'entrée et de sortie, une prohibition prononcée contre tout un peuple, beaucoup de règlements, enfin, qui impliquent une police minutieuse du commerce et de la navigation. (Voir Bœkh, édition de 1850, liv. I, ch. IX.) H. R.

rait d'une tout autre manière qu'on ne fait aujourd'hui.

Le commerce des marchandises coloniales, qu'on nous permette d'employer cette expression dans son acception moderne, ne fut jamais, dans l'antiquité, qu'un commerce intermédiaire. Les caravanes, ayant à traverser beaucoup de pays habités par des peuples divers, étaient amenées à entretenir avec ceux-ci des relations dont certaines places d'étape, avantageusement situées, étaient les centres naturels. Même par la voie de mer, le commerce était indirect. Il était rare que Tyr et Alexandrie importassent directement les produits de l'Inde. Ordinairement ces villes les recevaient par l'entremise des Arabes. Tous les autres pays du littoral de la Méditerranée, du moins, ne s'approvisionnaient en denrées coloniales que par la seule voie du commerce intermédiaire, et les cités marchandes de l'antiquité luttaient entre elles pour en être l'entrepôt.

L'importation directe, sur une grande échelle, des pays de production, ne devint possible que du jour où la découverte de la route maritime de l'Inde et celle d'une quatrième partie du monde eurent fait naître la navigation transatlantique, et procuré ainsi le moyen de transporter à peu de frais, promptement, sûrement et sans aucun temps d'arrêt, des quantités considérables de marchandises. Or, combien le commerce des denrées coloniales chez les anciens n'était-il pas restreint sous le rapport des quantités? Le sucre et le riz étaient déjà connus dans l'Inde. Mais comment les exporter, lorsqu'on était réduit à les charger sur des chameaux pour un trajet de plusieurs mois par terre? Les marchandises mêmes qui arrivaient par eau à la côte d'Égypte, avaient encore, pour parvenir à Tyr ou à Alexandrie, une route de terre des plus pénibles à parcourir. Ainsi s'explique pourquoi, des produits si variés de l'Inde, il ne figura qu'un si petit nombre sur les marchés anciens, et généralement des objets de peu de poids et de beaucoup de valeur, qui, supportant le mieux les frais du transport, pouvaient aussi donner le plus de bénéfice.

De nos jours, où le commerce et l'industrie pénètrent de

plus en plus dans la vie sociale et où les questions qu'ils soulèvent acquièrent une importance politique toujours croissante, leur organisation et leurs opérations sont nécessairement beaucoup plus variées, beaucoup plus compliquées qu'elles ne pouvaient l'être dans la période qui nous occupe. On commettrait donc une grave méprise et un étrange anachronisme, si l'on jugeait des comptoirs tyriens et carthaginois par ceux de Londres ou de Hambourg. Que les relations fussent directes ou indirectes, le commerce des anciens était exclusivement un commerce de marchandises. Il se bornait souvent à un échange, et, quand on faisait des paiements, il paraît que, le plus généralement, on pesait les métaux précieux au lieu de les compter ; d'où il suit qu'il n'existait pas dans l'antiquité, pour ces métaux, de cours certains, calculés comme aujourd'hui. Le manque de renseignements authentiques sur ces matières, laisse plus d'un point indécis. Il est néanmoins hors de doute que le commerce d'argent, tel qu'il existe aujourd'hui, était inconnu des anciens. Il a pu être pratiqué jusqu'à un certain point dans le sein d'une localité et par une classe particulière de marchands; mais les effets de commerce, pouvant circuler partout et emportant obligation de paiement, les lettres de change, en un mot, appartiennent à une époque bien postérieure (1). Les anciens ignoraient même la science financière proprement dite. Les besoins extraordinaires de l'État étaient couverts, dans les petites républiques, par des prêts volontaires, chez les Romains, par des tributs. L'art de contracter et d'acquitter des dettes publiques aux conditions les plus avantageuses, était heureusement alors un secret.

Des développements sur ces matières nous mèneraient trop loin. Les opérations commerciales, à cette époque, étaient simples comme la société elle-même. Les conditions étroites et difficiles du crédit posaient à la spéculation mercantile des bornes qu'elle eût vainement tenté de dépasser. On découvre

(1) On a cru en trouver des traces dans quelques passages d'auteurs anciens; mais elles sont douteuses, et ne se rapportent qu'à de simples *mandats*. (Heeren, t. I, p. 38.) C. V.

à peine quelques traces d'une branche considérable du commerce moderne, la commission. Le marchand était habituellement obligé de voyager, d'opérer lui-même ses achats et ses ventes ; on estime, néanmoins, que les Phéniciens et les Carthaginois avaient dans quelques-unes de leurs colonies, et notamment en Espagne, des succursales et des commanditaires. Le manque d'une institution semblable à nos postes empêchait une organisation uniforme du commerce extérieur, et, comme on ne pouvait calculer avec quelque certitude les chances que pouvait offrir un marché éloigné, on ne connaissait ni les consignations de marchandises ni les opérations à terme.

L'antiquité diffère encore plus de notre époque par son industrie que par son commerce. On rencontre, il est vrai, çà et là, et particulièrement en Asie, des ateliers industriels fort considérables ; et, d'après toutes les descriptions, les fabriques de Babylone et de Milet produisaient une grande variété d'étoffes. Cependant, l'industrie manufacturière de l'antiquité ne constitua jamais et ne put pas constituer un travail national à proprement parler, exerçant sur le mouvement général des échanges une influence prononcée ; elle ne fut point une puissance économique comme l'agriculture ; elle disposait de peu de moyens, de faibles ressources, et le cercle de ses consommateurs était borné. Les masses n'avaient guère de besoins ; l'industrie ne travaillait que pour le luxe ; la perfection du goût et l'élégance de la forme qu'elle avait atteintes ne pouvaient suppléer au défaut des connaissances techniques et mécaniques. Une division internationale du travail, telle que le commerce la réalise aujourd'hui par l'échange des objets manufacturés de l'Europe avec les denrées des tropiques, ne pouvait alors se concevoir. Le commerce des anciens avec l'Inde demeura toujours passif. Ayant tout à y acheter, on n'avait rien à y vendre.

Le commerce des anciens ne peut être qu'esquissé à grands traits ; un tableau fidèle et détaillé pour chaque peuple est impossible. Les ressources souvent, d'ailleurs, si trompeuses et

si incomplètes que fournissent les relevés statistiques, les états d'importation et d'exportation, les tableaux de navigation et d'autres documents du même genre, manquent complétement pour ces temps reculés. Les recueils des lois rendues dans les différents Etats en matière de commerce font également défaut. Quant aux renseignements sur la nature et sur le mode de la production, sur ses proportions et sur sa marche, sur les moyens de communication et autres facilités pour les échanges intérieurs, sur l'importance des capitaux et sur le développement des forces productives, ils sont d'autant plus défectueux que ces objets sont restés généralement en dehors de la sphère de la civilisation ancienne. On est ainsi obligé de passer entièrement sous silence ce qui concerne le mécanisme du commerce.

Malgré toutes ces lacunes, l'histoire du commerce des anciens présente encore un assez grand intérêt. Bien que l'antiquité se soit élevée beaucoup plus haut dans le domaine de l'art et de l'intelligence pure que dans celui de l'industrie, bien que les lettres y aient été poussées beaucoup plus loin que les sciences d'application, et que le monde idéal ait été la région préférée de ses plus beaux génies, il n'est pas moins certain que ses voyages sur terre et sur mer, ses colonies et sa marine marchande, en un mot, sa vie économique et son activité productive, non-seulement ont une véritable importance historique, mais constituent la base de toutes nos grandeurs actuelles. Les Grecs et les Phéniciens ont servi de maîtres aux Arabes, et c'est en les prenant pour guides que Colomb et Vasco de Gama ont eu le bonheur d'atteindre leur but.

L'apogée du commerce des anciens se place, comme nous l'avons déjà dit, au milieu plutôt qu'à la fin de la présente période. Du jour où un seul peuple asservit tous les autres, cette intéressante spontanéité de civilisations diverses, cette émulation active dans les arts de la paix qu'on remarque du sixième au troisième siècle avant Jésus-Christ, disparurent complétement. Rome n'était qu'un Etat guerrier et n'eut d'autre politique que celle de la conquête. Le commerce et

les arts industriels durent languir et succomber, lorsque la loi elle-même y attachait comme une dégradation. L'ère commerciale de l'antiquité se clôt avec la chute de Carthage. Quelque animé qu'apparaisse ensuite le commerce d'Alexandrie, quel que soit l'accroissement des importations de l'Inde, stimulées par le luxe romain, ce génie commercial, qui, comme un conquérant paisible, parcourt le monde jusqu'à ses dernières limites et rapproche les peuples les plus éloignés, ne vivait plus nulle part ; s'il eût vécu encore, peut-être eût-il pu échapper au désastre d'un empire corrompu ; mais il partagea la destinée commune, et la fin de la période présente, à notre point de vue aussi, les foyers les plus brillants de la civilisation ancienne en proie à la destruction et à la barbarie.

PRINCIPAUX PEUPLES COMMERÇANTS.

I. — Les Indous, les Arabes, les Chinois et les Babyloniens.

L'histoire primitive de l'Inde n'est qu'une mythologie, dont l'érudition moderne n'a pu dégager des faits positifs. La découverte même des sources indoues a rendu peu de services, car la clef de ces hiéroglyphes est perdue pour nous (1). Cependant tout justifie l'hypothèse, que l'Inde, voisine de la vallée de Cachemire, ou du berceau probable du genre humain, fut un des pays les plus anciennement peuplés, et que de ce pays les hommes se répandirent au loin. Il est plus difficile de déterminer le degré de civilisation qu'avaient atteint les émigrants. Les édifices religieux et les idoles des anciens Egyptiens offrent avec les antiques monuments de l'Inde qui se sont conservés jusqu'à nos jours une incontestable ressemblance. Divers usages, diverses lois et notamment le système des castes, donnent lieu aussi à supposer d'étroites relations entre les deux pays. Si donc, comme tout le prouve, la civilisation de l'Inde a précédé celle de l'Egypte, on est fondé à mentionner la première comme la plus ancienne du globe et comme la mère de toutes les autres.

Les Indous ne paraissent pas avoir jamais été conquérants. L'Inde, au contraire, fut fréquemment un objet de convoi-

(1) Voyez pourtant Heeren, t. I, p. 132, et t. III, avant-propos. C. V.

tise pour les étrangers avides de gloire et de richesse. L'imagination lui prodigua les délices et les trésors d'un paradis, et la mêla aux expéditions fabuleuses de Bacchus, d'Hercule et de Sésostris. Les monarques assyriens et babyloniens firent les plus grands efforts pour étendre leur domination jusqu'à l'Inde, et l'on prétend que Sémiramis périt dans une guerre contre ce pays, vers 1200 avant Jésus-Christ. Les Perses, sous Darius, fils d'Hystaspe, en 509 avant l'ère chrétienne, ne résistèrent pas non plus à la séduction exercée par une contrée si riche en or, en pierreries et en autres productions précieuses. Mais Alexandre le Grand fut le premier qui, en 327 avant Jésus-Christ, réussit, par la puissance irrésistible de ses armes victorieuses, à pénétrer dans son intérieur ; et cette expédition fournit des données plus certaines sur le pays et sur ses habitants. Ce fut alors que Néarque, l'amiral de la flotte macédonienne, descendit l'Indus du Pendjab actuel jusqu'à son embouchure, puis côtoya le rivage oriental du golfe Persique jusqu'à l'Euphrate, et fit écrire la relation de son voyage (1). Ces renseignements, toutefois, ne nous éclairent point sur le développement historique de l'Inde; ils ne concernent, d'ailleurs, que la Péninsule occidentale, située en deçà du Gange, et s'arrètent à la dissolution de l'empire macédonien. Quant à la Péninsule orientale et à la Chine, les notions qu'on possédait sur elles étaient contradictoires. Les projets de politique commerciale qu'Alexandre avait conçus pour sa monarchie universelle ne lui survécurent pas. Parmi ses successeurs, Séleucus Nicator fut le seul qui maintint encore pendant quelque temps la domination des Macédoniens sur l'Indus; il tourna même ses armes de ce côté. Mais de son expédition il ne nous est resté que les rapports fabuleux

(1) On pense qu'elle se trouve dans le livre des *Indiques* d'Arrien, auteur d'une *Histoire des campagnes d'Alexandre*. Les *Indiques* forment en quelque sorte le complément de cette histoire. Cette description de l'Inde doit être mentionnée ici comme un des plus précieux documents que l'on possède sur la géographie ancienne de cette contrée. La relation qu'elle contient du voyage ou Périple de l'amiral macédonien paraît avoir été rédigée sur les Mémoires de Néarque lui-même. C. V.

de Mégasthène, son envoyé auprès de plusieurs princes indous sur les bords du Gange, rapports auxquels des écrivains d'une époque postérieure, tels que Strabon, Diodore et Arrien, paraissent avoir fait quelques emprunts. Quant aux Romains, ils ne sont jamais parvenus jusque dans l'Inde (1).

La connaissance de cette région lointaine reposa donc uniquement sur des relations de commerçants. La plus riche en informations sur le commerce de l'Inde est le Périple d'Arrien, négociant d'Alexandrie, qui visita, au deuxième siècle de notre ère, la côte occidentale de la Péninsule en deçà du Gange (2).

Le trafic des Egyptiens, ou plutôt celui des Phéniciens avec l'Inde, est sans contredit le plus ancien que l'histoire du commerce puisse mentionner. Il est souvent question dans la Bible du pays d'Ophir ou pays du Sud (3), d'où venaient les marchandises les plus précieuses. Les détails à ce sujet appartiennent aux chapitres qui traitent de ces peuples. L'Inde avait le monopole de certains produits, qui manquaient à l'Occident et dont il ne pouvait se passer : les épices, les matières tinctoriales, le coton, l'acier, les perles, les pierres précieuses, l'ivoire et les bois de prix. Le sucre et le riz étaient connus de l'antiquité comme deux des principaux produits de l'Inde ; mais, étant encombrants et d'un transport difficile et coûteux par la voie de terre, ils n'étaient pas devenus des

(1) A titre de conquérants, bien entendu ; car l'établissement d'une navigation régulière entre l'Egypte et l'Inde a eu lieu précisément sous la domination romaine. C. V.

(2) Il s'agit ici du Périple, dit de la mer Erythrée ou mer des Indes, lequel renferme une description fort curieuse des côtes méridionales de l'Asie jusqu'à l'Inde, ainsi que de la côte orientale d'Afrique. Il ne faut pas confondre, comme on l'a fait quelquefois, l'auteur de ce voyage avec Flavius Arrien, né à Nicomédie, en Bithynie, dont nous venons de mentionner l'*Histoire des campagnes d'Alexandre* et les *Indiques*. Ils paraissent avoir vécu l'un et l'autre à peu près à la même époque. Arrien de Bithynie, au reste, a laissé lui-même, sous le titre de *Périple du Pont-Euxin*, une relation d'un voyage qu'il fit dans la mer Noire pendant qu'il était gouverneur de la Cappadoce. C. V.

(3) Comme tel, cependant, le pays d'Ophir comprenait probablement aussi la côte orientale d'Afrique. C. V.

articles de commerce. Indépendamment de ses richesses naturelles, l'Inde exportait des objets manufacturés (1). Une grande partie des fines et magnifiques étoffes de coton qui se vendaient sur les marchés de Tyr et de Babylone, était de provenance indoue, de même que les objets sculptés en ivoire, en nacre, en noix de coco, et généralement tous ces petits chefs-d'œuvre de patience et de dextérité, qui aujourd'hui encore sont particuliers à l'Inde comme à la Chine.

Dès les temps anciens, l'Inde était fort peuplée ; ses habitants avaient des demeures fixes et connaissaient le droit de propriété, ce qui explique un certain degré de culture ; ils étaient plus avancés que les Perses eux-mêmes à leur époque la plus brillante. Nous savons par l'expédition d'Alexandre que l'Inde possédait des routes, preuve de l'activité de leur commerce intérieur. Au lieu de se réunir en caravanes, les marchands voyageaient isolément, le plus souvent sur des chariots attelés de bœufs ; une navigation régulière paraît aussi avoir existé sur les fleuves. Toutes ces circonstances témoignent de l'ordre et de la sécurité qui régnaient dans le pays, autre point essentiel pour la civilisation. De grands pèlerinages vers des lieux saints tels que Bénarès, Ellora, etc., concentraient aussi le commerce intérieur de l'Inde autour des temples et le rattachaient au culte. La législation contenait des prescriptions spéciales au sujet du commerce et de l'industrie ; avec les agriculteurs, les marchands et les artisans, elle avait composé la troisième caste, et l'avait soumise à cer-

(1) « Les Indous fabriquaient une grande quantité de tissus de diverses espèces ; chacune appartenait héréditairement à quelques districts. Les tisseranderies de Masulipatam (Masalia, dans le Périple) étaient renommées dans les temps anciens. Leurs procédés, qui sont demeurés les mêmes, sont fort grossiers ; et cependant la puissance de nos machines n'a pas atteint la perfection de leurs produits. La cause de leur supériorité, c'est leur patience, leur dextérité et la finesse extrême de leurs doigts ; c'est la beauté de leurs couleurs, due en partie au climat ; ce sont enfin les traditions séculaires des pères aux enfants. » (*Esquisse de l'industrie et du commerce de l'antiquité*, par H. Richelot.) La magnifique industrie des châles en tissu de cachemire paraît également, d'après Heeren (t. III, p. 395), remonter jusqu'aux temps les plus anciens. C. V.

tains règlements (1). C'était cette caste qui supportait presque tous les impôts servant à l'entretien des Brahmanes, et fournissant au roi ses revenus. Le roi paraît avoir eu sur elle une autorité très-étendue. Entre autres prérogatives, il avait le droit de défendre l'exportation des marchandises, de s'en réserver le monopole, de fixer les prix, de percevoir un tant pour cent sur le produit des ventes.

En possession de tant de richesses naturelles et d'une industrie déjà très-remarquable, l'Inde pouvait se passer de l'étranger. Son régime de castes, d'ailleurs, ne la préparait pas aux grandes entreprises du commerce extérieur. Elle aima donc mieux laisser les ennuis et les périls des longs voyages de terre et de mer aux étrangers, qui venaient à ses frontières acheter ses produits avec de l'or et surtout avec de l'argent. Ajoutons que les Indous n'étaient pas navigateurs. Les étrangers abordaient à certains points du littoral occidental de l'Inde proprement dite ; Barygaza (Beroach), Patala (Hydérabad), Muziris (Mangalore), Nelcynda (Nélicéram), et l'île de Taprobane (Ceylan), telles étaient les places convenues où s'opéraient les échanges.

Dans l'intérieur se trouvaient de vastes entrepôts du commerce du pays, tels qu'Ozène (Oudjein), au nord, et Tagara et Pluthane, dans le Dékan, au midi. Mais les étrangers ne pénétraient pas si avant ; Arrien n'a parlé que sur des ouï-dire. Le commerce direct avec l'Inde par la voie de mer était surtout entre les mains des Arabes ; il est possible, cependant, que les Babyloniens, à l'époque reculée où ils naviguèrent sur l'Euphrate, y aient pris aussi quelque part. En ce qui

(1) Cette caste est celle des Vaishyas ou Visas (hommes), dont les Banians, ou marchands, forment une subdivision. Les deux premières castes, entre lesquelles s'est trouvée longtemps partagée la domination, sont, comme on sait, celle des prêtres ou Brahmanes, et celle des guerriers, Kétris ou Khatryas. La quatrième, celle des Shoudras, paraît comprendre les restes de l'ancienne population indigène, opprimée par droit de conquête. Mais il existe en outre un grand nombre de castes intermédiaires ou sous-castes. Les Parias ne représentent pas une caste particulière, mais le rebut de toutes les autres.
C. V.

touche les Arabes, on ne possède sur leur ancienne histoire que de très-pauvres et très-défectueuses informations. Séparé par de formidables déserts de sable des contrées habitées de l'Asie et du littoral de la Méditerranée, ce peuple put maintenir son indépendance contre les invasions de tous les conquérants. Les Romains eux-mêmes, après avoir sacrifié toute une armée, durent renoncer à les soumettre. L'Arabie resta inconnue dans son isolement. Cependant, quelle que fût l'aridité de sa partie septentrionale et en général de son intérieur, sur les côtes, dans le midi surtout, on rencontrait des espaces fertiles, riches des produits les plus rares. Là était la patrie de ces épiceries et de ces parfums dont l'antiquité consommait dans ses sacrifices des quantités énormes : de la casse, de l'encens, de la myrrhe, du baume, du bois de palmier, etc. Cette région était appelée l'Arabie Heureuse, et avec raison, car le vaste commerce que ces précieuses productions alimentaient y répandait tant de trésors que les deux tribus qui s'y adonnèrent principalement, les Sabéens et les Gerrhéens, passaient pour les plus riches de tous les peuples. Gerrha (Lachsa) était un des centres les plus considérables du commerce de l'Arabie, notamment par ses relations avec l'Inde. On peut en dire autant d'Aden, qui a conservé son nom jusqu'à nos jours (1). Tandis que l'Arabe du désert était nomade, l'Arabe du littoral devint naturellement navigateur. Resserré sur une lisière étroite, qui touchait au désert, il tourna ses regards vers la mer et vers le pays situé au delà, objet des aspirations constantes du monde ancien, et dont, grâce au mouvement alternatif des vents et des eaux, il n'était séparé que par un trajet court et facile à l'aller comme au retour. Tandis que le commerce de tous les autres peuples avec l'Inde était passif, c'est-à-dire qu'ils y portaient, pour payer leurs achats, de l'argent, et rarement des marchandises, les Arabes possédaient dans leurs épiceries et leurs parfums les éléments très-recherchés d'un

(1) Ainsi que de Mouza, le Moka d'aujourd'hui, entièrement habité, dit le Périple, par des Arabes navigateurs qui débitaient à Barygaza les produits de leur pays. (Heeren, t. III, p. 441.) C. V.

commerce actif. On comprend ainsi comment le trafic des produits de l'Inde était principalement entre leurs mains, comment dans leurs ports sur les deux golfes ils établirent des entrepôts parfaitement assortis, et comment les Phéniciens et les Égyptiens s'y approvisionnaient de ces articles pour les distribuer ensuite dans les pays d'Occident. Nul doute que les navires phéniciens et égyptiens allaient de temps en temps prendre directement des cargaisons dans les ports de l'Inde; mais le plus généralement il convenait mieux aux négociants d'alors de faire leurs achats sur le marché intermédiaire de l'Arabie. Les relations directes de l'Égypte avec l'Inde ne se développèrent que plus tard, sous la domination romaine. Des villes de Myos-Hormos, de Bérénice et de Coptos partaient les convois de marchandises qui de là descendaient sur le Nil jusqu'à Alexandrie. Vers la même époque, quelques marchands de l'Inde ou Banians s'établirent dans les pays de leur voisinage, et se livrèrent au commerce extérieur. Le trafic et la navigation des Arabes (1) ne suivirent pas moins leur cours. Les Bédouins du désert eux-mêmes y participèrent comme éleveurs de chameaux et guides de caravanes. Nous n'avons donc pas lieu d'être surpris en voyant, au commencement de la période suivante, l'Arabie apparaître pour imprimer au monde une secousse dont les résultats les meilleurs rentrent dans l'objet de cet ouvrage.

Le commerce de l'Inde par terre était tout aussi actif que son commerce maritime, sinon davantage; il suivait plusieurs directions diverses. Une de ses branches les plus intéressantes, quoique la moins connue, ce furent les relations avec la Chine,

(1) Il est avéré, suivant Heeren, que depuis un temps immémorial ils s'étaient emparés comme navigateurs du commerce intermédiaire de tous les peuples placés autour de la mer des Indes, et qu'ils en conservèrent la possession jusqu'aux découvertes des Portugais. Le Périple nous apprend qu'ils faisaient aussi le cabotage sur la côte orientale d'Afrique, alors déjà dépendante de princes arabes, jusqu'au cap de Rhapta, aujourd'hui Delgado, et qu'ils avaient même établi, à la faveur des moussons sans doute, une navigation entre cette côte et l'Inde. (Voyez Heeren, t. III, p. 439, etc.) C. V.

appelée dans l'antiquité Sérique (1), de la soie qu'on en faisait venir pour l'Inde elle-même, où cette matière habillait les riches et les grands, et d'où elle s'introduisit dans la consommation de l'Europe. Il est pour ainsi dire impossible de préciser l'époque à laquelle remonte le commerce de la soie en Asie, car les auteurs anciens ne s'expliquent clairement à cet égard que depuis Strabon. Ctésias, médecin à la cour de Darius, fils d'Hystaspe, fait mention de la Sérique et des caravanes qui en venaient. Il est donc à peu près hors de doute que de très-bonne heure on a porté, sinon déjà fabriqué, des étoffes de soie en Perse et à Babylone. Autrement, que signifieraient ces vêtements médiques et assyriens, si vantés pour leur éclat et leur magnificence ? Sur la Chine même, naturellement, les anciennes sources ne contiennent presque rien ; la relation d'Arrien seule mentionne « le grand « pays de l'est situé sur l'Océan, dont les soies brutes et filées, « ainsi que les étoffes de soie, sont apportées par terre à Ba- « rygaza, et par eau, en descendant le Gange (2). » Tout ce que nous savons aujourd'hui de l'histoire de la civilisation chinoise tend à confirmer l'opinion que nous avons de son état stationnaire. S'il est acquis à l'histoire naturelle que la Chine est la patrie du ver à soie, ce fut chez elle aussi que les premiers métiers à tisser la soie furent établis, dans la même forme

(1) Sous cette dénomination un peu vague, les anciens comprenaient toutefois aussi la Mongolie et le Thibet, indépendamment du pays des Sines, ou de la Chine proprement dite. C. V.

(2) « La Chine fut toujours, comme elle est encore pour les peuples de l'Asie orientale, le grand foyer de civilisation. Ses habitants méritent une des premières places dans l'histoire de l'industrie humaine. Les Chinois sont une race laborieuse, une race de cultivateurs patients et de fabricants habiles. Suivant un usage immémorial, l'empereur lui-même, le fils du ciel, donne à ses sujets l'exemple du travail en creusant tous les ans un sillon. Tous les arts industriels, et en particulier la fabrication de la porcelaine et celle de la soie, se perdent chez eux dans la nuit des temps... L'arbre à coton, qui est aujourd'hui un des grands objets de culture de la Chine, y vint de l'Inde, et n'y fut cultivé sur une grande échelle qu'après la conquête mongole. » (Voir H. Richelot, *Esquisse de l'industrie et du commerce de l'antiquité*, p. 16, etc.)

peut-être et avec le même mécanisme qu'ils présentent encore aujourd'hui.

Plusieurs routes commerciales conduisaient de l'Inde en Chine. Vers le nord la communication la plus directe était celle du désert de Cobi, riche en sable d'or ; les Bactriens, qui vivaient au nord de l'Afghanistan, dans la Boukharie actuelle, sous la suzeraineté de la Perse, y étaient les principaux facteurs du commerce. Leur pays, extraordinairement fertile, était pour toutes les caravanes, dont les routes y convergeaient, une station agréable, et un important entrepôt pour le trafic avec les tribus de l'Asie centrale. La *Tour de pierre*, ou *Trône de Salomon*, au défilé du Bélour, dans les montagnes de Kaschgar, forme encore aujourd'hui, comme il y a deux et trois mille ans, l'étape de toutes les caravanes qui se rendent en Chine (1). Un autre chemin plus court, mais très-pénible, aboutissant à cette contrée, avait pour point de départ la ville indoue de Palibothra (Bénarès) (2), sur le Gange, et traversait la haute chaîne des montagnes du Thibet. Arrien est le premier qui en fasse mention. Les marchandises rapportées de la Chine par cette voie descendaient le fleuve jusqu'à son embouchure, d'où elles se répandaient par mer le long de la côte de Coromandel jusqu'à Limyrica, dernier marché de l'Inde. La capitale de la Chine est désignée dans l'antiquité sous le nom de *Thinæ;* indépendamment de la soie, on en tirait des pelleteries, des fourrures et du bétel.

(1) De Kaschgar on continuait à travers le désert, vraisemblablement par Khotan et Aksou, pour se rendre ensuite à Sedschou, sur la frontière de la Chine, et peut-être à Pékin, ville certainement fort ancienne, si toutefois elle doit être prise pour la métropole de la Sérique, comme les indications de Ptolémée le font croire. Tout le voyage comprend à peu près neuf cents lieues. Il ne devait pas durer moins de trois ans avec le retour. (Voir Heeren, t. III, p. 423.) C. V.

(2) Ce n'est point l'opinion de Heeren (voir t. III, p. 328), qui pense que l'emplacement de Palibothra doit être cherché près de la ville actuelle de Patna, où son nom même lui survit encore dans l'endroit qu'on appelle Patelputher. D'autres, à ce qu'il semble, avec moins de raison, ont marqué la place de cette ville plus à l'est, près de Boglipour. C. V.

Les deux premiers de ces articles impliquent des relations avec le nord de l'Asie.

La plupart des caravanes de l'Inde étaient obligées de toucher à Bactres, aujourd'hui Balk ; à ce point elles se séparaient. Les unes prenaient la direction de l'est et du nord-est, comme nous l'avons vu, pour se rendre en Chine, les autres celle de l'ouest et du nord-ouest, pour aller en Perse, en Arménie et dans les pays de la mer Noire et de la mer Caspienne. C'est par cette voie que les villes grecques de l'Asie Mineure et du Pont-Euxin recevaient les marchandises de l'Inde, qu'autrement il leur eût fallu demander aux Phéniciens. A la fin de la présente période, Constantinople apparaît déjà comme l'entrepôt principal du commerce de l'Inde par la voie de terre, et comme la rivale d'Alexandrie, au moins pour l'approvisionnement de l'Europe orientale. Il est impossible de déterminer avec précision le tracé de la route de Balk à la mer Noire ; car le cours de plusieurs grands fleuves de cette région, tels que l'Iaxarte ou Sihoun et l'Oxus ou Djihoun, a évidemment changé ; autrefois affluents de la mer Caspienne, ils se jettent aujourd'hui dans le lac d'Aral. Leur cours antérieur était beaucoup plus favorable au commerce. Les marchandises étaient expédiées directement par eau de Balk au rivage occidental de la mer Caspienne, jusqu'à l'embouchure du Kour, fleuve caucasien, puis remontaient ce dernier jusqu'au point où il cessait d'être navigable ; de là un court trajet par terre conduisait à la mer Noire. Une autre route, dans la direction du nord, menait de Bactres à l'Iaxarte, extrême frontière de l'empire des Perses du côté de la Scythie. Au sud une route particulière allait de la Perse à l'Indus par Ortospana et Prophthasia ; mais elle paraît avoir plutôt servi comme route militaire et stratégique. Le commerce préférait la voie de mer et la navigation de l'Euphrate.

C'est ici le lieu de dire quelques mots de Babylone. L'origine de cette ville se perd dans la nuit des temps. La tour de Babel, dont les ruines (Birs-Nemrod) survivent encore à la destruction universelle, atteste l'ancienneté de la civilisation

dans la région resserrée entre les deux grands fleuves de l'Euphrate et du Tigre ou dans la Mésopotamie. Cette région fut, jusqu'au temps des Perses, le siége d'une domination sur la plus grande partie de l'Asie ; les noms de Ninus, de Sémiramis, de Sardanapale et de Nabuchodonosor brillent d'un vif éclat, à une époque où l'Europe est encore plongée dans les ténèbres, et longtemps Babylone fut la cité la plus populeuse, la plus riche, la plus dissolue de l'antiquité. Une situation des plus heureuses ne pouvait manquer d'en faire aussi une grande métropole commerciale. Elle devint l'entrepôt de toute l'Asie occidentale avec laquelle elle communiquait par plusieurs routes bien entretenues. Les Babyloniens trafiquaient directement par eau avec l'Inde, et jusqu'à ce que les Phéniciens les supplantèrent, ils paraissent avoir été les principaux importateurs de ses produits. L'Euphrate et le Tigre, autant que le permettaient les rapides et les bas-fonds de leur cours supérieur, étaient utilisés pour le commerce intérieur ; les vins d'Arménie, notamment, arrivaient par le premier de ces fleuves. La Babylonie, quoique très-fertile et parfaitement cultivée, manquait totalement de bois ; aussi n'y pouvait-on construire de navires ; les embarcations grossières qui descendaient de l'Arménie, n'y retournaient pas (1). Le tableau qu'Hérodote a tracé de cette contrée, est encore aujourd'hui exact. Le fleuve et sa navigation sont restés les mêmes ; mais le pays fortuné « où, comme parle le prophète, florissait le commerce et où s'élevait la grande cité des marchands, » n'est plus qu'un désert habité par des animaux sauvages et par des hommes qui ne le sont pas moins (2).

(1) « Les Arméniens descendaient l'Euphrate sur des barques ovales, couvertes de peaux et bordées de joncs, que conduisaient deux rameurs ; au milieu de leurs tonneaux de vins, ils avaient soin d'embarquer un ou plusieurs ânes, suivant les dimensions de la barque ; arrivés à Babylone, ils vendaient leur cargaison et la carcasse de leur bateau, parce que la rapidité du courant ne leur permettait pas de remonter le fleuve, et ils s'en retournaient sur leurs bêtes. » (*Esquisse de l'industrie et du commerce de l'antiquité*, par H. Richelot.)

(2) « Au temps d'Hérodote, le blé y rapportait deux cents pour un, et quel-

La Babylonie n'était pas moins industrieuse que commerçante. Elle fabriquait des étoffes de coton et de laine renommées par la finesse du tissu, par l'élégance du dessin et par l'éclat des couleurs, élément essentiel du luxe des riches. Elle n'excellait pas moins dans la taille des pierres précieuses apportées de l'Inde, et dans la fabrication des armes avec l'acier du même pays (1). Après que les Perses, sous Cyrus, eurent conquis l'empire babylonien, la prospérité de sa capitale déclina rapidement; elle eut une courte lueur d'espérance, lorsque Alexandre le Grand songea à y établir le siége de son empire d'Asie; mais la mort prématurée de ce prince mit à néant ce projet comme tant d'autres. Plusieurs fois saccagée et pillée dans les guerres que se livrèrent entre eux les successeurs

quefois même trois cents... Tout le pays était couvert de palmiers et de dattiers dont on mangeait les fruits, et qui fournissaient du vin et du miel. Mais la vigne, la figue et l'olive, étaient étrangères à ce beau climat, et si l'on buvait le vin de palmier, on brûlait l'huile de sésame.

« Cette riche végétation a disparu depuis que les travaux de l'homme ont cessé. Les possesseurs actuels ont abandonné la conquête pénible de leurs devanciers; car cette plaine de Babylonie fut arrachée aux débordements d'un de ses fleuves. Le Tigre avait été encaissé dans son lit par la nature ; il fallut enfermer l'Euphrate dans le sien par une barrière artificielle; les digues qui furent construites pour le contenir sont attribuées à la reine Sémiramis... Une multitude de canaux furent creusés et sillonnèrent la Babylonie dans tous les sens; des machines placées sur les bords servirent à répandre l'eau dans les champs... Ces travaux de l'homme furent récompensés avec usure, et les rayons du soleil, tempérés par l'humidité, eurent pour féconder le sol toute l'énergie qu'ils avaient eue pour le brûler. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

(1) On y mettait également en œuvre le lin et peut-être la soie. Babylone fournissait à l'Orient les plus beaux tapis, sur lesquels on représentait ordinairement les animaux merveilleux de l'Inde, par exemple le griffon. Les grandes tisseranderies ne se trouvaient pas seulement dans la métropole, mais encore dans d'autres villes de la Babylonie, dont la plus célèbre fut Borsippa, située à environ vingt cinq lieues au-dessous de Babylone, près de l'Euphrate, et qui est mentionnée dans l'histoire avant le règne de Cyrus. Parmi les couleurs que Babylone recevait de l'Inde, il faut citer la cochenille, ou plutôt la lacca des Indes, qui fournit un rouge éclatant comme le cinabre. L'industrie babylonienne excellait en outre dans la préparation des eaux de senteur, dans l'art de sculpter les cannes et dans celui de tailler les pierres fines, qui servaient principalement à faire des cachets et des amulettes. (Voir Heeren, t. II, p. 230, etc.) C. V.

d'Alexandre, Babylone disparaît presque entièrement de la scène du monde dès le commencement du troisième siècle avant Jésus-Christ. Des villes nouvelles, comme Séleucie et Ctésiphon, s'élèvent dans son voisinage, construites avec ses débris.

Ici se termine la rapide esquisse de l'histoire commerciale de l'Asie méridionale et orientale dans cette première période. Sur l'Inde en particulier, les informations des auteurs anciens sont tellement incertaines qu'on doit se garder avec soin d'affirmations téméraires. Car quelle qu'ait été, dans l'antiquité, l'activité de son commerce, et bien qu'il soit à peu près le seul qui ait pris de l'extension sous la domination romaine, constamment restreint aux côtes et aux frontières, il ne fournit aucune donnée positive sur l'intérieur du pays. On manque aussi de renseignements sur le commerce de l'Inde propre avec la Péninsule au delà du Gange ou le pays de Chryse (1); ce qu'Arrien nous apprend d'après des ouï-dire est extrêmement vague. L'île de Ceylan ayant été la dernière limite de la navigation des Arabes et des Phéniciens, ce commerce dut être exclusivement dans les mains des indigènes. Reste à savoir si les habitants de la côte orientale de l'Inde et de la région du Gange avaient moins d'aversion pour la mer que leurs compatriotes de la côte occidentale et de la région de l'Indus (2). Le fait est très-probable, mais n'est nullement prouvé, car l'indication, par Arrien, du point sur la côte de Coromandel d'où s'effectuaient les traversées, n'est appuyée par aucun autre témoignage. Les récits auxquels ont donné lieu les merveilleux débris de roche de Mavalipouram (3) et les conclusions qu'on en a tirées relativement au commerce, ap-

(1) Le pays de Chryse, ou Chersonèse d'Or, comprenait la presqu'île de Malacca, et très-probablement en outre les pays d'Ava, de Pégu et d'Aracan. C. V.

(2) Heeren émet la conjecture que la navigation dans ces parages s'effectuait peut-être par l'entremise des Malais, qui ont été de tout temps un peuple essentiellement maritime. C. V.

(3) Heeren est porté à croire que cette ville n'était autre que la Maliarpa de Ptolémée. C. V.

partiennent au domaine des conjectures (1). L'histoire primitive de l'Inde ne pourrait être connue dans ses détails que si l'on parvenait à bien comprendre les sources indoues en ancien sanscrit. Les notions générales que l'on possède sont du moins plus satisfaisantes sur l'objet du présent ouvrage que dans d'autres matières. C'est, en effet, au commerce que nous sommes redevables du peu que nous savons ; avec les produits il a apporté des idées et des descriptions, et il a plus contribué à élargir le cercle des connaissances humaines que la conquête éphémère d'un Alexandre.

II. — Les Égyptiens.

Nous manquons également de données authentiques pour les commencements de l'histoire de ce peuple. Il est vrai que diverses explorations d'un grand intérêt, que des découvertes même ont eu lieu de nos jours, et que plus d'une hypothèse a atteint un haut degré de vraisemblance; toutefois la critique historique est loin d'avoir achevé sa tâche, et souvent, plus on y regarde de près, plus on est assailli de doutes. Quand même l'opinion fondée sur de frappantes analogies, que l'Égypte aurait reçu de l'Inde sa population, ne se confirmerait pas, on ne doit pas moins ranger cette contrée au nombre des plus anciennement policées. Sa constitution théocratique et le caractère mystique de son culte expliquent en grande partie l'isolement dans lequel elle est si longtemps restée, et qui en a fait une énigme même pour les anciens, bien que sa situation géographique et politique dût la mêler aux événements de l'histoire plus étroitement et plus habituellement que l'Inde. Tout d'abord il convient de mentionner, à plus de deux mille ans avant Jésus-Christ, la ville de Méroé, située au-dessus des cataractes du Nil, dans l'Abyssinie

(1) Heeren présente ces conclusions sous une forme beaucoup moins dubitative. C. V.

septentrionale d'aujourd'hui, à l'endroit où s'élève le village actuel de Chandy. Elle passe pour avoir été le berceau de la civilisation, de la religion, des sciences et des arts de l'Égypte à une époque où Thèbes et Memphis n'étaient encore que de petites colonies de date récente. Les auteurs anciens la citent en divers endroits, et Hérodote paraît l'avoir visitée ; cependant elle avait sans doute perdu alors une grande partie de l'influence religieuse et politique qu'elle exerçait antérieurement, comme centre et comme foyer primitif de la hiérarchie sacerdotale de l'Égypte et du culte de Jupiter Ammon, si répandu en Afrique. C'est là que le dieu eut son premier temple. Thèbes, dans la haute Égypte, et Ammonium, dans le désert de Libye, furent fondées par des prêtres de Méroé, et, chose digne de remarque, ces sanctuaires devinrent aussi les principaux entrepôts du commerce de terre de l'Afrique. Méroé était le premier de tous comme centre des relations que les Éthiopiens entretenaient avec l'Afrique septentrionale et l'Égypte, ainsi qu'avec l'Arabie Heureuse et même avec l'Inde. Les découvertes les plus récentes, basées sur l'étude de toute une série de ruines grandioses, telles que celles d'Adula, d'Azab, d'Axum, de Méroé, de Thèbes et d'Ammonium, établissent avec une certitude historique qu'un commerce très-ancien existait, par l'intermédiaire de l'Arabie, entre les côtes de l'océan Indien et l'Egypte, et que de là il se dirigeait, d'une part, vers la Méditerranée, de l'autre, vers l'intérieur et vers la côte orientale de l'Afrique. De l'Éthiopie, ce qui comprend l'Abyssinie, le Sennaar et la Nubie, à cause des difficultés de la navigation du Nil, on se rendait en Égypte par caravanes. Les caravanes d'aujourd'hui suivent à peu près les mêmes routes, transportent les mêmes marchandises, à savoir de la poudre d'or, du bois d'ébène, de l'ivoire, des plumes d'autruche, du baume, de la gomme et des esclaves. Le désert se déploie des deux côtés de la ligne tropicale sur toute la largeur de l'Afrique; et les oasis qu'il renferme, les routes invariables que la nature y a tracées, marquaient, alors

comme aujourd'hui, la direction obligée du commerce entre le nord et le centre de ce continent.

Nous n'utiliserons des riches matériaux qui existent sur l'histoire de la civilisation en Egypte, que ce qui appartient spécialement à notre sujet. Depuis les temps les plus anciens jusqu'à nos jours, l'agriculture a toujours formé la principale occupation du peuple égyptien, bien que l'industrie, la navigation et le commerce lui aient, à diverses époques, plus ou moins disputé la prépondérance. Ainsi l'avait ordonné la nature par un décret éternel.

Le sol et le climat de l'Égypte en font un pays agricole entre tous; dans aucune autre contrée de l'ancien monde on n'obtient avec moins de travail d'aussi riches moissons que dans la vallée du Nil. Ses inondations annuelles sont connues; on sait que le limon fécondant que laissent les eaux, développe une magnifique végétation. Pressé sur ses deux rives par un désert de sable, le Nil, déployant une puissance vraiment créatrice, a arraché à l'aridité de ce désert la longue vallée qu'il parcourt, et celle-ci lui doit toute son existence physique et politique. La partie la plus fertile de cette fertile contrée était le delta du Nil, formé du limon de ce fleuve entre les sept bouches qu'il avait autrefois.

Cette constitution physique du pays obligea les habitants à construire des routes et à établir des communications par terre et par eau. Un grand canal, muni d'écluses dont les ruines excitent encore aujourd'hui l'admiration, rattachait le lac Mœris au Nil, et une multitude d'autres canaux plus petits se développaient près des deux rives de ce fleuve. Cet état de choses et la densité de la population (1) ne permettent pas de douter que le commerce intérieur ne fût très-actif et très-étendu. Parmi les six castes entre lesquelles se répartissait le peuple égyptien, on distingue expressément celle des mariniers et

(1) La population de l'Égypte, qui ne paraît plus avoir été que de trois millions au temps de Diodore, est évaluée par cet auteur à sept, sous les Pharaons. (Diod., I, p. 36.) C. V.

celle des artisans (1). Les mariniers ne naviguaient que sur les fleuves et sur les lacs ; car, jusqu'au temps de Psammétique et de Néco, la superstitieuse Égypte eut horreur de la mer : elle la regardait comme un élément impur dont il n'était pas permis de consommer le poisson ni le sel.

Jusqu'à l'ère des Ptolémées, l'Égypte n'eut donc qu'une navigation intérieure et qu'un commerce de terre. Elle abandonna son commerce maritime et ses échanges extérieurs aux Phéniciens, et en partie aussi aux Arabes, intermédiaires de ses relations avec l'Inde. Car, quelques progrès que ses habitants eussent faits de bonne heure dans l'astronomie, ils n'appliquèrent jamais leur savoir à la navigation, mais aux travaux des champs et au calcul du temps, pour régler ces travaux ainsi que pour prévoir les débordements du Nil.

Le commerce de terre suivait deux voies principales. L'une, traversant le désert de Barca, conduisait, par l'oasis de Jupiter Ammon (aujourd'hui Siwah), siége d'un sanctuaire et d'un petit État sacerdotal, à Augila, et de là au pays des Garamantes (Fezzan), dont la capitale, Zouila, est encore aujourd'hui l'étape des caravanes qui se croisent entre l'Égypte, les contrées Barbaresques et le Soudan. Il est difficile de déterminer jusqu'où pénétraient les caravanes d'alors dans l'intérieur de l'Afrique. Hérodote mentionne les Atarantes et les Atlantes comme voisins des Garamantes au sud, et des érudits modernes ont cru reconnaître, sous ces dénominations, les habitants du Bornou actuel et ceux du Bilma sur les bords

(1) La caste des artisans que mentionne Hérodote comprenait en outre les artistes et les marchands, et peut-être même les agriculteurs, dont Diodore toutefois fait une caste particulière. Les deux castes supérieures étaient la sacerdotale et la militaire. La plus méprisée était celle des pasteurs, répartis en deux, suivant Hérodote. Une dernière caste était celle des interprètes et courtiers, dont l'origine ne date que du règne de Psammétique, qui, voulant hélléniser la nation, fit instruire un grand nombre d'enfants égyptiens dans la langue et les usages helléniques. Comme Diodore dit positivement que les fils étaient obligés de prendre le métier de leur père et ne pouvaient en exercer plus d'un, il faut supposer que la caste des artisans était subdivisée en plusieurs autres, ayant chacune sa spécialité, comme dans l'Inde.

C. V.

du Niger. La grande civilisation de la côte septentrionale de l'Afrique dans l'antiquité permet d'étendre ce commerce de terre plutôt que de le restreindre. Le grand nombre des esclaves noirs à Carthage, à Cyrène et dans les villes de l'Égypte, semble témoigner de son développement.

L'autre voie du commerce de terre égyptien remontait le Nil, puis se dirigeait, par la grande et la petite Oasis, vers l'Éthiopie et la côte orientale d'Afrique, rendez-vous des navires phéniciens et arabes qui prenaient des chargements pour l'Arabie, la Perse et l'Inde. Cette route maritime est incontestablement une des plus anciennes, sinon la plus ancienne de toutes. La nature en avait fait comme une route obligatoire pour des contrées appelées à échanger des produits également indispensables. L'Inde fournissait les épices, l'Arabie, l'encens et aussi des épiceries ; l'Éthiopie avait de l'or. Les productions de l'Inde étaient utiles dans la vie ordinaire, celles de l'Arabie servaient au culte, et l'or était la mesure des valeurs.

Tout en rendant à l'industrie des Egyptiens la justice qui lui est due, on ne peut l'absoudre des reproches d'uniformité, de roideur et d'absence de génie inventif (1). Chez une nation resserrée sur son territoire, sans contact avec l'étranger, rigoureusement partagée en castes par la religion, et soumise à des lois invariables, comment eût-il pu en être autrement ? Les riches collections d'antiquités égyptiennes qui ont été formées de nos jours, présentent une image fidèle de ses différentes branches de travail. Les momies suffiraient pour attester l'excellence de ses toiles de lin, quand même nous ne saurions pas par d'autres témoignages qu'elles formaient, avec les étoffes de Byssus (coton), un article très-recherché

(1) Il est difficile de souscrire à la forme par trop sévère et trop absolue de ce jugement. Nous ne croyons pouvoir mieux appuyer nos réserves qu'en rappelant ici l'appréciation toute différente de Heeren, qui se résume dans ces mots, concernant les produits de l'industrie égyptienne en général : « La « grande variété qui règne dans tous ces objets nous donne une haute idée « du perfectionnement porté dans tous les objets relatifs aux besoins de la « vie et de la société. » (Voy. t. VI, p. 404.) C. V.

du commerce des anciens (1). On peut en dire autant de leurs petits ouvrages en airain (2), de leurs instruments de musique, de leur papier (3), de leur vannerie et de leur poterie. Quant à

(1) « Pline mentionne un arbrisseau appelé *gossypium*, et plus communément *xylon*, qui croissait dans la partie de la haute Egypte qui avoisine l'Arabie, et qui servait à fabriquer des toiles. Nul tissu n'était plus blanc ni plus moelleux. Il est évident qu'il s'agit ici du coton. Cette plante, que Pline retrouve encore dans l'île de Tylos, sur le golfe Persique, était cultivée et fabriquée dans la Susiane, du temps de Strabon, qui vécut cinquante ans auparavant. On a agité la question de savoir jusqu'à quelle époque remonte l'usage du coton chez les anciens, et particulièrement en Égypte. Heeren, dont l'autorité est si grande en matière d'histoire commerciale, voulait retrouver le coton partout où les auteurs, et notamment Hérodote, se servent du mot *lin*. Cependant des expériences faites en Angleterre, par M. James Thompson, à l'aide d'un microscope qui faisait paraître les objets quatre cents fois plus gros, ont établi que les bandes qui recouvrent les momies égyptiennes sont en lin et non en coton, et les caractères du lin ont été reconnus dans tous les tissus égyptiens soumis à l'analyse. Ainsi, le linge égyptien était, pour la plus grande partie du moins, fabriqué avec du lin ; et si, vers le commencement de l'ère chrétienne, la culture et la fabrication du coton s'étaient étendues de l'Inde à la Susiane et à la haute Égypte, si les tissus délicats des Indous étaient apportés par les marchands à Alexandrie, qui dut les répandre dans l'empire romain, cependant il est sage de conclure avec l'Anglais Baines, auteur d'une bonne histoire sur la fabrication du coton, que ces tissus, qui n'attirèrent l'attention d'aucun écrivain de Rome ou de la Grèce, n'ont jamais été un objet considérable de consommation. Le lin de l'Égypte était d'ailleurs réputé le premier lin du monde. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.) Les teintureries devaient tenir le même rang que les tisseranderies. L'Égypte possédait toutes les couleurs, le blanc, le jaune, le rouge, le bleu, le vert et le noir d'une parfaite beauté, mais elle ne savait pas les mélanger. Les Tyriens, ces habiles teinturiers, avaient un établissement à Memphis. En général, il est certain que les tisseranderies et les teintureries de l'Orient furent, il y a deux ou trois mille ans, dans un état pour le moins aussi brillant que de nos jours. Il s'ensuit qu'il devait en être de même du commerce des peuples orientaux. (Voyez Heeren, t. VI, p. 402, etc.) C. V.

(2) Comme l'Égypte n'avait pas de mines de métaux, elle devait tirer cet airain du dehors, et peut-être de la Nubie. Les ustensiles et les armes, à en juger par la couleur verte des peintures qui les représentent, étaient aussi généralement fabriqués en airain dans ces anciens temps où l'usage du fer était encore inconnu. (Voyez Heeren, t VI, p. 403.) C. V.

(3) Le papyrus, matière ligneuse, qui, chez les anciens, tenait lieu de papier et de parchemin. Il provenait du biblus, plante aquatique citée par Hérodote, qui croissait en abondance sur les bords limoneux du Nil, et qui, devenue rare dans sa patrie originaire, se rencontre encore aux environs de la ville de Syracuse, en Sicile, et dans plusieurs autres localités marécageuses. C'est des pellicules internes détachées de la tige de cette plante, pri-

leurs outils aratoires. ils sont d'une simplicité extrême, qui s'explique par la facilité du labour dans la vallée du Nil. Au septième siècle avant Jésus-Christ, l'influence des étrangers commença à se faire sentir, particulièrement celle des Grecs. Jusqu'à cette époque, la politique ombrageuse des Pharaons et l'intolérance des prêtres leur avaient hermétiquement fermé le pays. Le roi Psammétique, en 656, fut le premier qui fit cesser cet isolement et ouvrit les frontières et les portes de l'Égypte aux relations internationales. Le commerce extérieur s'y développa alors ; mais il continua de s'effectuer par l'entremise de la marine phénicienne, parce que la contrée manquait de bois propres aux constructions navales. Néco, successeur de Psammétique, fut encore plus entreprenant que lui ; on lui attribue l'expédition phénicienne qui aurait opéré la circumnavigation de l'Afrique en 617 avant Jésus-Christ (1).

mitivement collées ensemble avec l'eau glutineuse du Nil et soigneusement apprêtées, que les anciens Egyptiens et, à leur exemple, les Grecs et les Romains, préparaient ces feuilles, appelées aussi papyrus, sur lesquelles ils écrivaient. Ces derniers surtout apportaient beaucoup de soin à la confection du papyrus, dont l'usage, s'il faut en croire quelques érudits, ne se serait universellement répandu que depuis Alexandre le Grand. Il diminua avec le cinquième siècle de notre ère, mais se conserva pourtant encore en Italie jusqu'à ce que, après les croisades, il fût peu à peu abandonné pour le papier de chiffons. Beaucoup de chefs-d'œuvre de l'antiquité nous sont parvenus consignés sur cette substance. L'incendie de la bibliothèque d'Alexandrie, au temps de Jules César, paraît en avoir dévoré une immense quantité de rouleaux. Dans les temps modernes, les fouilles d'Herculanum et l'expédition française en Egypte en ont fait découvrir de très curieux. Ces rouleaux (*volumina*) consistent généralement en une seule et longue bande. L'écriture, en caractères alphabétiques sur les uns, en signes hiéroglyphiques et de diverses couleurs encore très-vives sur les autres, s'y traçait avec le roseau taillé à la façon de nos plumes. Beaucoup de papyrus égyptiens ont été trouvés sur des momies. La plupart des grandes bibliothèques de l'Europe, celles de Turin et du Vatican, le Musée de Berlin, et surtout notre riche Musée égyptien, en possèdent de curieux et magnifiques exemplaires. Pline, dans son *Histoire naturelle* (XIII, 11-13), nous a laissé de précieux détails sur le papyrus et la manière dont les anciens le préparaient. C. V.

(1) Si déjà Psammétique et Néco avaient beaucoup fait pour rendre l'Egypte plus accessible aux étrangers, l'avant-dernier des Pharaons, Amasis, accorda de nouvelles faveurs aux Grecs en leur assignant pour demeure la ville de Naucratis, où il leur permit de vivre selon leurs propres lois. Cependant cette place était encore alors le seul marché du pays qui leur fût

La domination des Perses mit fin en 525 à cette première période de prospérité commerciale. Mais une nouvelle ère s'ouvrit pour l'Égypte en 332, lorsque Alexandre la délivra de ce joug et l'incorpora au grand empire macédonien. Entre les nombreuses créations de ce conquérant, la seule qui ait bravé les siècles et qui ait conservé son importance jusqu'à nos jours, est celle dont il dota l'Égypte. Je veux parler de la fondation d'Alexandrie.

Le génie politique d'un jeune héros n'avait pas eu inutilement sous les yeux une contrée baignée par deux mers, dont l'une est la clef de l'Orient et l'autre celle de l'Occident. C'est là qu'il se proposait d'établir le centre de sa domination universelle ; c'est de là qu'il voulait achever ses conquêtes en les étendant sur l'isthme de Suez, sur l'Arabie et la côte orientale d'Afrique ; sur Carthage, la Sicile et tout le littoral de la

ouvert. Les restrictions ne tombèrent entièrement qu'après la conquête de l'Egypte par Cambyse, époque à laquelle l'entrée des bouches du Nil devint tout à fait libre. Jamais, au rapport d'Hérodote, l'agriculture et le commerce de cette contrée n'avaient été dans un état aussi florissant que sous le long règne d'Amasis à la veille de la chute du trône des Pharaons.

On a fait observer que l'Egypte manque entièrement de bois pour les grandes constructions navales. Cette circonstance a conduit Heeren à penser, non sans raison, que l'isolement dans lequel cette contrée resta si longtemps du côté de la Méditerranée pourrait bien s'expliquer, non-seulement, selon l'opinion communément admise, par un système d'exclusion fondé sur les idées religieuses des Egyptiens, sur leurs préventions contre les étrangers et sur leur aversion pour la mer, mais encore par les difficultés particulières de leur situation. En effet, l'Égypte a de tout temps entretenu des relations plus ou moins actives et suivies avec l'intérieur de l'Afrique et les côtes de l'Arabie, tandis qu'au nord son expansion a dû se trouver naturellement comprimée par les Grecs et les Phéniciens, qui n'étaient pas seulement de hardis marins, mais encore des pirates très-dangereux pour ses côtes. Les Phéniciens connaissaient d'ailleurs trop bien leurs intérêts pour ne pas former obstacle à tous les efforts de leurs voisins pour la création d'une marine. Afin que l'Egypte devînt une puissance maritime, elle était obligée de se faire conquérante, et de chercher à étendre sa domination sur des provinces capables de lui fournir des bois, comme la Syrie. En se jetant dans cette voie, les successeurs de Psammétique rencontrèrent malheureusement d'autres conquérants plus belliqueux, dont l'ambition, une fois captivée par l'appât des richesses de la vallée du Nil, ne devait plus se reposer qu'après l'asservissement de celle-ci. C. V.

Méditerranée. L'admirable défense que Tyr avait opposée à toutes ses forces réunies lui avait fait concevoir une haute opinion de la puissance maritime et commerciale, qui avait mis une seule ville à même de résister plus longtemps et plus opiniâtrément que de grands empires. Il songeait évidemment à réunir toutes les parties de l'ancien monde par le commerce et la navigation, à établir des relations directes entre l'Inde et l'Occident et à consolider son vaste empire par une fusion et par une harmonie aussi complètes que possible des intérêts matériels. Les Romains ne se sont pas élevés à l'idée d'une pareille politique commerciale. Quant aux Carthaginois, qui avaient une politique marchande, ils n'étaient pas organisés pour la conquête, ce qui était alors la condition du succès.

Une mort prompte mit à néant les hautes conceptions du monarque macédonien. Cependant le don qu'il avait fait à l'Égypte en fondant Alexandrie, lui survécut, et justifia, par de brillants résultats, les espérances du monde. Ptolémée, le plus capable des généraux d'Alexandre, sut non-seulement obtenir l'Égypte en 323 pour sa part du grand butin, mais aussi la conserver. Il y fonda une dynastie qui dura trois siècles, jusqu'à la bataille d'Actium, à la suite de laquelle les Romains s'emparèrent du pays et le réduisirent à l'état de simple province.

Avec la chute des Ptolémées (an 30 avant Jésus-Christ) finit l'histoire de l'Égypte indépendante. La période à laquelle ils ont attaché leur nom, se distingue par la sagesse de l'administration, par l'activité du travail et par le bien-être matériel. Alexandrie fut élevée au rang de capitale, et les avantages de sa situation furent exploités avec une énergie habile et persévérante. Aux dons qu'elle avait reçus de la nature, on ajouta de nombreux ouvrages d'art, tels que le Phare, une des sept merveilles du monde, sur l'île de ce nom, et l'Heptastade, môle qui joignit cette île au continent. De chaque côté du môle il y avait un port, le port de l'est et celui de l'ouest, mis en communication par une écluse. Le lac Maréotis, aujourd'hui ensablé et à sec, servait également à la

navigation. Tout à la fois port militaire et port marchand, Alexandrie pouvait réunir dans un abri commode et sûr toutes les flottes de l'ancien monde. Elle atteignit son apogée après la chute de Carthage, et elle conserva le premier rang comme port de mer et comme place de commerce durant la domination romaine et même jusqu'au temps des Arabes. Ce ne fut qu'après la découverte de la route maritime de l'Inde qu'elle fut dépossédée de son rôle d'intermédiaire entre l'Orient et l'Occident (1).

Le désir chez Alexandre d'affranchir d'une concurrence redoutable la ville nouvelle qui devait porter son nom, ne fut probablement pas sans influence sur la destruction de Tyr. La confédération des villes phéniciennes partagea la destinée de cette dernière ; et l'Égypte, ainsi débarrassée de rivales, s'enrichit alors de leur expérience et de leur savoir maritimes. Les matelots et les capitaines phéniciens, passant à son service, formèrent la pépinière et le noyau de sa marine. Rompant avec ses anciens préjugés, ce pays se prit bientôt, pour la mer et pour le commerce maritime, d'un goût presque aussi vif que l'avait été sa répugnance.

Quelle que fût en général l'indifférence des Romains pour les intérêts commerciaux, ils n'encouragèrent pas moins, autant qu'ils le purent, les relations avec l'Inde, indispensables

(1) « Les manufactures s'élevaient ou se relevaient, sous la protection des Ptolémées, la plupart dans l'intérieur ou dans le voisinage des temples ; car le culte national avait conservé presque toute sa gloire et toute sa puissance, et Alexandrie n'était qu'une tête grecque habilement posée sur un corps égyptien. Alexandrie fabriquait des tapisseries magnifiques ; Péluse et Canope, des toiles de toute espèce ; Arsinoë, des étoffes aussi belles que celles de Tyr ; Mendès, des parfums et des essences ; Coptos, des poteries d'un travail exquis, dans la composition desquelles on employait des aromates ; Naucratis, des vases vernissés qui brillaient comme des vases d'argent ; Diospolis, enfin, un verre qui le disputait en éclat aux pierres précieuses. C'était l'Egypte qui fournissait au luxe des cours et du petit nombre d'hommes admis alors aux jouissances de la vie.

« Rivale d'Athènes pour les lettres et les beaux-arts, et d'Antioche pour la puissance, héritière du commerce de Tyr et de Memphis, Alexandrie compta, dit-on, trois cent mille hommes libres et trois cent mille esclaves. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

à leur luxe. Cette considération porta Auguste à tenter la conquête de l'Arabie. Ayant échoué dans cette entreprise, l'empereur tourna toute son attention sur l'Égypte. Les départs de navires pour l'Inde avaient été jusque-là isolés et irréguliers ; on organisa des voyages collectifs ; on envoya dans l'Inde une véritable flotte marchande avec des troupes pour la défendre contre la piraterie. Pline donne l'itinéraire de ces expéditions. D'Alexandrie on remontait le Nil jusqu'à Coptos. De ce point les marchandises étaient transportées par terre au port de Myos-Hormos ou à celui de Bérénice, où on les embarquait. Le voyage de mer commençait au milieu de l'été. On abordait à la côte d'Arabie, lorsqu'on voulait y charger des épiceries ; on manquait rarement de faire au moins une relâche à Mouza (Moka), extrémité méridionale de cette côte, pour y prendre des vivres et de l'eau. De là, on se dirigeait en droite ligne, au temps de Pline, à la faveur du vent Hippalus, c'est-à-dire de la mousson, vers les ports marchands de l'Inde, Muziris, Barygaza, etc., dont il a été question plus haut au chapitre des Indous. Le retour de l'Inde s'effectuait en décembre, également avec l'aide des vents et des courants. Les anciens appelaient la mousson Hippalus, en l'honneur d'un capitaine de ce nom qui, sous le règne d'Auguste, l'utilisa le premier, et au lieu de côtoyer, comme on l'avait fait péniblement jusque-là, entreprit un trajet direct. L'assertion que les anciens ne connurent que la navigation du cabotage, reçoit un démenti apparent de celle-ci dans laquelle ils prenaient effectivement la haute mer. Mais on ne doit pas ignorer que la traversée du détroit de Bab-el-Mandeb à l'Inde est une des plus faciles et des plus sûres que l'on connaisse ; car les vents y soufflent avec une régularité parfaite, et il n'y a guère d'exemples de tempêtes à l'époque de la mousson. La navigation côtière est souvent beaucoup plus périlleuse. Le principal mérite d'Hippalus fut de s'être élevé le premier au-dessus des terreurs de la haute mer. Nous faisons cette observation pour expliquer ce qui a été dit à ce sujet dans *l'aperçu général*, et pour empêcher qu'on ne conçoive une idée exagérée de

la navigation des anciens. Alexandrie communiquait en outre avec la mer Rouge par un canal qui dérivait du Nil vers le point où se trouve aujourd'hui le Caire, et débouchait dans la mer près de Suez. Ainsi une entreprise dont notre temps projette l'exécution, avait déjà été achevée dans l'antiquité, et ses débris sont un sujet d'admiration (1).

Les Ptolémées n'encouragèrent pas avec moins de sollicitude les sciences qui ont de l'affinité avec le commerce, la géographie, les mathématiques et l'astronomie. Cependant les Égyptiens ne firent pas de découvertes. Ils se bornèrent à exploiter les anciennes routes commerciales des Phéniciens et à les élargir pour répondre aux besoins d'une civilisation en progrès et d'intérêts matériels en voie de développement ; ils mirent surtout de la régularité dans le commeree de l'Inde. Malgré l'organisation de trajets directs, les Arabes restèrent en possession d'une partie considérable de leur trafic intermédiaire. Toutefois il est possible que les Égyptiens se soient avancés le long de la côte orientale d'Afrique jusqu'à Madagascar (Phébol), et qu'ils aient visité Ceylan (Taprobane), d'où ils tiraient ces engins de guerre si redoutés, les éléphants.

(1) Le pharaon Néco, en s'occupant de la création d'une marine sur la Méditerranée et sur la mer Rouge, conçut aussi le plan d'un canal de jonction entre ces deux mers. Cependant les travaux commencés sous son règne ne furent terminés que soixante-dix ans après, sous Darius, fils d'Hystaspe. Hérodote, qui vit lui-même ce canal achevé, nous en a décrit la direction. Sa largeur était telle que deux trirèmes pouvaient y passer en ramant, ce qui semble indiquer que, dans le principe, il était moins destiné aux navires de commerce qu'aux vaisseaux de guerre. L'eau qui l'alimentait provenait du Nil, d'où elle était dérivée un peu au-dessus de Bubaste, près de la ville arabe appelée Patumos. Ce canal se jetait dans la mer Erythrée, et prenait naissance dans la partie de la plaine d'Egypte attenante à l'Arabie, située à l'opposite de Memphis, et contiguë à la montagne dans laquelle sont les carrières. Des obstacles naturels, surtout les dangers de la navigation dans les parties hautes de la mer Rouge, expliquent sans doute le peu d'importance de ce canal pour le commerce ; car, même du temps des Ptolémées, où il fut certainement navigable, on fraya plus au sud une route de caravanes de Coptos à la mer Rouge, et les vaisseaux qui venaient des mers méridionales ne dépassaient pas Myos-Hormos. (Voyez Heeren, t. VI, p. 439.)

Tout le monde connaît le projet de M. de Lesseps pour le percement d'un canal maritime à travers l'isthme. C. V.

Quelque extension, du reste, qu'eussent prise leur navigation et leur commerce, leur occupation primitive, l'agriculture, ne fut point pour cela délaissée. Elle resta l'industrie nationale par excellence, et l'Égypte continua d'être un des quatre greniers du monde ancien.

III. — Les Phéniciens.

Au milieu des scènes de violence et de destruction dont l'histoire ancienne est remplie, le petit peuple des Phéniciens apparaît comme une oasis paisible. C'est le seul Etat marchand de l'antiquité dont la grandeur ait été fondée, non par le glaive, mais par les instruments d'une pacifique industrie. Les Phéniciens n'ont jamais entrepris de guerre offensive, et ils firent néanmoins dans le monde entier des conquêtes qui appelèrent sur eux l'attention de leur époque. Des voyages maritimes, des colonisations, des entreprises commerciales, telles furent les armes avec lesquelles ils remportèrent leurs victoires et surent en garder les fruits plus longtemps que des conquérants belliqueux. Au lieu de semer la discorde entre les nations et de les rendre les unes pour les autres un objet d'effroi, ils travaillèrent à les rapprocher par l'accroissement réciproque du bien-être, et à établir entre elles des relations fructueuses, en facilitant à toutes la commune jouissance des produits de la terre et du travail.

Nous manquons aussi pour l'histoire des Phéniciens de sources indigènes. Les écrivains étrangers ne nous ont laissé sur eux que des fragments (1). « Ils ont, comme dit un his-« torien célèbre, en enregistrant des batailles et des change-

(1) Les écrivains hébreux et grecs sont encore ici les seules autorités. Les écrits de Dius et de Ménandre d'Ephèse, qui composa une histoire de Tyr dans cette ville même, et d'après ses annales, sont malheureusement perdus. Les fragments que Josèphe nous a laissés de ces annales, prouvent qu'elles

« ments de dynastie, oublié de nous retracer le développe-
« ment et les destinées de la puissance industrielle et com-
« merciale des Phéniciens. »

L'ancienne Phénicie, portion de la Syrie actuelle, formait, sur le littoral de la Méditerranée, une bande étroite et stérile de 25 milles de longueur sur une largeur de 5 (1) ; mais elle abondait en havres et en mouillages excellents ; des îles nombreuses lui servaient de remparts, et, au temps de sa prospérité, elle compta une multitude de cités grandes et célèbres, entre autres Sidon, Tyr, Byblus, Aradus, Tripolis, Berytus (Beyrout).

La plus ancienne et d'abord la plus puissante de ces cités, environ 1800 avant Jésus-Christ, était Sidon que mentionnent les premiers documents historiques; les autres, d'abord vis-à-vis d'elle dans la dépendance de colonies vis-à-vis de leur métropole, s'émancipèrent plus tard ; puis toutes se réunirent pour former de 1000 à 600 avant Jésus-Christ, sous la suprématie de Tyr, une confédération fameuse qui fut la ligue Hanséatique de l'antiquité. Bien qu'elles fussent entièrement indépendantes les unes des autres, les affaires importantes, du moins, étaient discutées et réglées par la confédération. Leur constitution intérieure est peu connue ; elles avaient des rois, mais d'un pouvoir si limité que leur gouvernement se rapprochait de la république plus que de la monarchie. Le commerce y jouissait de la plus grande liberté et d'une considération politique dont l'histoire ancienne

étaient vraiment historiques et rédigées selon l'ordre chronologique des rois de cette métropole. Il nous est resté, à la vérité, du Phénicien Sanchoniaton, quelques fragments traduits en grec par Philon, de Byblus ; mais, fussent-ils purgés du grand nombre d'interpolations qu'on y a faites, ils ne seraient encore que d'un faible intérêt pour l'historien, parce qu'ils ne contiennent que la partie la moins importante de l'ouvrage de Sanchoniaton, c'est-à-dire le commencement, où il s'occupe de la cosmogonie et de la théogonie. (Voir Heeren, t. II, p. 3.) C. V.

(1) Soit moins de cinquante de nos anciennes lieues de France en longueur, depuis Tyr jusqu'à Aradus, sur tout au plus huit à dix de large. C. V.

n'offre pas d'autre exemple. Désirant posséder un port dans les conditions les plus favorables pour la navigation de la Méditerranée, les habitants de Sidon avaient fondé Tyr en 1184 ; cette dernière place, grâce aux avantages de sa situation, s'éleva peu à peu au premier rang, et devint le centre du commerce des Phéniciens.

Le déclin de la ligue phénicienne commença dès l'époque de la domination des Perses, vers le milieu du sixième siècle; le sac et la destruction de Tyr par Alexandre, en 332 (1), consommèrent sa ruine. Les villes de la Phénicie étaient complétement déchues quand elles tombèrent au pouvoir des Romains, en même temps que la Syrie et l'Égypte, de 63 à 30 avant Jésus-Christ ; et elles ont depuis lors partagé le destin de ces deux contrées.

La situation géographique du pays, la possession des bois du Liban et de l'Anti-Liban, la stérilité du sol, le voisinage de l'opulente Asie, portèrent les Phéniciens aux constructions navales et au commerce; ils débutèrent par la piraterie. L'histoire de ces commencements se perd dans l'obscurité des traditions les plus anciennes. Sidon est plusieurs fois mentionnée dans l'Ancien Testament. Le prophète Isaïe appelle Tyr « la ville qui distribue des couronnes, et dont les marchands sont des princes. » Homère aussi parle souvent des opérations commerciales des Phéniciens et de la ruse qu'ils y déployaient. Les Phéniciens avaient, dès le douzième siècle avant Jésus-Christ, fondé des colonies en Afrique; Carthage, le plus célèbre de leurs établissements, date de 818 ; et au temps de Salomon, vers l'an 1000, le voyage à la côte sud-ouest de l'Espagne était habituel. Les Tyriens occupèrent dans leur voisinage l'île de Chypre, qui, indépendamment de son importance comme situation commerciale, devint, par la richesse de ses produits, le grand marché d'approvisionnement d'un littoral aride.

(1) La destruction ne fut pourtant pas complète ; Alexandre épargna notamment le temple d'Hercule, et Tyr ne perdit pas immédiatement toute importance. (Voir Heeren, t. II, p. 3 et 11.) C. V.

Les villes phéniciennes, cédant prudemment à la nécessité, se soumirent aux Perses, et conservèrent ainsi, avec leur constitution intérieure, la sécurité de leur commerce. Leur seule obligation vis-à-vis de leurs maîtres consista dans le paiement d'un tribut, et dans l'envoi d'un contingent à la grande flotte que Xerxès arma contre la Grèce. Ils prirent part, en 480, à la bataille de Salamine, où, dans la défaite, ils sauvèrent du moins l'honneur de leur nom.

Il est permis d'attribuer aux Phéniciens les découvertes les plus anciennes et les plus lointaines de l'antiquité à peu près sans exception. A vrai dire, depuis leurs expéditions jusqu'à celles des Portugais et des Espagnols, la carte de notre hémisphère, du moins en ce qui concerne les côtes, n'a pas changé sensiblement. On a connu dans l'intervalle, il est vrai, l'intérieur du centre et du nord de l'Europe; mais les Phéniciens avaient déjà abordé le littoral de la mer du Nord, et leur trafic en ambre jaune permet de supposer qu'ils avaient pénétré dans la Baltique et jusqu'aux côtes de la Prusse (1). Au midi, leur navigation s'étendait le long du golfe Arabique, du golfe Persique et de la côte occidentale de l'Inde jusqu'à l'île de Taprobane (Ceylan). A l'est, leurs voyages sur

(1) Telle est, en effet, l'opinion qui a été généralement admise jusqu'à ces derniers temps. Un savant philologue allemand, le docteur Redslob, a cru devoir la combattre dans un écrit récent très-remarquable d'érudition et de critique. Il conclut de divers arguments puisés dans les textes, ainsi que de l'insuffisance des moyens de navigation des anciens, que les Phéniciens et les Carthaginois, non plus que les Grecs et les Romains, n'avaient pu entretenir avec l'Europe septentrionale des relations maritimes directes. L'étain et l'ambre jaune auraient été, selon lui, transportés sur le continent par les habitants mêmes des côtes de cette partie de l'Europe, et seraient parvenus chez les peuples de la Méditerranée par la voie de terre et les fleuves de l'Ibérie et des Gaules. Il en était ainsi du temps de Strabon, et il paraît assez probable qu'il n'en fut jamais autrement. Quant au pays de l'ambre jaune, M. Redslob ne le cherche pas dans la Baltique, mais dans la mer du Nord, sur les côtes du Jutland et dans les îles Frisonnes, désignées, d'après ce produit, sous le nom de *Glesariæ* ou d'*Electrides*. Nous renvoyons d'ailleurs, pour l'analyse de cette thèse, à deux articles que nous avons publiés dans les *Nouvelles annales des voyages*, livraisons de juillet et août 1855. C. V.

terre allaient, par Damas, Palmyre et Thapsaque, rejoindre la grande route commerciale qui se prolongeait de là vers Babylone, la Perse et le cœur de l'Asie. Avec l'Égypte ils communiquaient par une route frayée jusqu'à Memphis. Mais ce fut dans cette direction de l'ouest qu'ils s'avancèrent le plus; ils ne craignirent pas d'y affronter la haute mer. Selon toute probabilité, l'île de Madère et les Canaries (îles Fortunées), furent non-seulement visitées, mais aussi peuplées par eux. Leurs établissements sur la côte occidentale d'Afrique se développaient jusqu'au cap Blanc, sinon jusqu'au cap Vert, et les Carthaginois ne firent que leur succéder dans ces parages. Le voyage autour de l'ancien monde d'Hercule (1), principale divinité de la Phénicie et de Tyr en particulier, est le poétique symbole de l'immense expansion de leur navigation et de leur commerce.

En présence de tels faits et du génie maritime de ce peuple, nous n'avons aucune raison de mettre en doute sa circumnavigation de l'Afrique, entreprise, suivant Hérodote, en 617 avant Jésus-Christ, par ordre du roi d'Égypte, Néco. Ce voyage dura trois ans, car on y suivit les côtes et l'on y prit terre plusieurs fois pour semer et pour faire la moisson. Nous savons aujourd'hui que la circumnavigation de l'Afrique est plus facile à effectuer de l'est à l'ouest que dans le sens opposé; elle est favorisée dans le premier cas par les vents et les courants. Du reste, le récit d'Hérodote offre plus d'un trait de ressemblance avec l'état de choses actuel, et même les fables qu'il renferme, telles que les hommes à queues (2) et les mon-

(1) En langage phénicien, le dieu Melkarth, nom qui signifie roi de la ville. C. V.

(2) L'existence d'une race d'hommes à queues a été souvent affirmée dans le cours des siècles, et tout récemment encore, quoique toujours sans preuves suffisantes. Ctésias, dans l'antiquité, et Marc Pol, au moyen âge, l'ont avancée comme un fait particulier à l'Asie. En Afrique, des voyageurs modernes, Hornemann, d'Abbadie, Rochet d'Héricourt et Du Couret, ont recueilli des ouï dire semblables. Le premier y a même expressément cité les Niam-Niam comme une tribu d'anthropophages à queues; et M. de Castelnau, se fondant sur ce que des nègres du Soudan lui avaient appris au Brésil, a cru pouvoir indiquer la patrie de cette tribu au sud-ouest du lac Tchad. Quoi qu'il en soit de cette assertion tant de fois reproduite, on aurait évidem-

tagnes ardentes, s'expliquent par l'étonnement que causent des créatures et des phénomènes inaccoutumés. Peut-être aussi auraient-elles été imaginées par les marchands pour effrayer par des peintures exagérées des périls du voyage les autres peuples qui auraient été tentés de l'entreprendre après eux.

Cependant la Méditerranée resta le principal théâtre de l'activité commerciale des Phéniciens. Leur plus proche station maritime était l'île de Chypre. Ils peuplèrent et mirent en culture Rhodes et la Crète. De là ils passèrent en Grèce et dans l'Archipel. Leurs navires pénétrèrent jusque dans le Pont-Euxin et furent les premiers que porta cette mer décriée.

Quand plus tard, vers 600 avant Jésus-Christ, les Grecs commencèrent à devenir puissants sur mer, les Phéniciens se retirèrent de ces parages et se tournèrent de préférence vers la partie occidentale de la Méditerranée et vers la côte septentrionale de l'Afrique. C'est là qu'ils établirent avec un admirable coup d'œil commercial une série de colonies qui sont restées jusqu'à nos jours des entrepôts florissants. Presque toutes les villes du littoral espagnol doivent leur origine aux Phéniciens. A la tête de ces villes, comprises sous le nom collectif de Tartessus, était Gadès (1) (Cadix), but extrême de la navigation dans la Méditerranée et point de départ des expéditions dans l'Océan Atlantique.

Les Phéniciens prirent également pied en Sicile, en Sardaigne et dans les îles Baléares. Nous avons déjà mentionné leurs colonies d'Afrique, Carthage, Hippone, Utique (2), etc. Fermement et loyalement unies entre elles, toutes se prêtaient un mutuel appui. Mais ce concours harmonieux d'éléments

ment mauvaise grâce à faire sur ce point au père de l'histoire un reproche de sa crédulité. C. V.

(1) Fondée vers 1100 avant Jésus-Christ.

Observons encore ici que M. Redslob croit que Tartessus ne désignait pas l'Andalousie, mais plutôt les environs de Tortose et de l'embouchure de l'Èbre, par le moyen duquel s'établissait la communication entre la Méditerranée et le golfe de Biscaye. C. V.

(2) Fondée 287 ans avant Carthage. C. V.

divers, bien que rapprochés par un même intérêt commercial, ne se fût point réalisé, si la politique coloniale de la mère patrie n'eût été aussi sage que juste. Après avoir signalé le génie commercial des Phéniciens, il convient de rendre aussi justice à leur politique. Elle est unique dans l'histoire. Les colonies phéniciennes n'étaient point opprimées ni exploitées par leur métropole, elles n'étaient point livrées à son arbitraire. L'exercice de droits politiques ne les rattachait pas même à celle-ci. Il n'existait qu'une alliance toute volontaire. Chaque colonie formait un Etat indépendant, et l'espèce de patronage que Tyr paraît avoir exercé se bornait à des droits honorifiques tout à fait insignifiants. En fait de commerce et de navigation, les priviléges étaient fondés sur une complète réciprocité. La politique coloniale des temps modernes était étrangère aux Phéniciens, et le bienfait de la liberté commerciale, dont nous nous vantons comme d'une conquête de notre époque, était déjà, il y a deux mille cinq cents ans, le partage d'un peuple, que nous ne sommes aucunement fondés à regarder avec dédain (1).

C'est à cette sage politique, éloignée de toute idée de conquête armée et d'agrandissement territorial, que les Phéniciens furent redevables de la sécurité et de la suprématie commerciales dont ils jouirent si longtemps. Si Alexandre n'avait pas eu l'idée de faire d'Alexandrie le centre du commerce, on n'aurait pas à lui imputer la destruction de la ligue phénicienne. L'une des deux rivales dut s'éclipser; elles ne pouvaient pas subsister l'une à côté de l'autre avec le même éclat.

Jusqu'à l'époque de la domination macédonienne, les Phéniciens eurent dans leurs mains, à vrai dire, tout le commerce maritime de l'antiquité, bien que leur prépondérance ne fût

(1) On a déjà dit, dans une note précédente, combien était illusoire cette liberté primitive, qui n'a rien de commun avec la liberté réelle et raisonnée de notre époque. Les Phéniciens, certes, ont de grands titres à notre admiration; mais, de bonne foi, peut-on leur faire un mérite d'avoir ignoré un système colonial qui était pour eux sans objet? H. R.

pas également établie sur toutes les mers. Comme ils échangeaient les produits d'un pays contre ceux d'un autre, leurs opérations consistaient le plus généralement dans un troc proprement dit. Néanmoins, l'opinion qui fait honneur aux Numides de s'être les premiers servis d'espèces monnayées, manque de fondements sérieux. Les Phéniciens faisaient un trafic considérable en métaux précieux. Ils tiraient l'or de l'Inde et de l'Afrique intérieure, l'argent de l'Espagne (1), dont les premiers aussi ils exploitèrent le fer, l'étain et le plomb. Cette contrée était alors la plus riche de l'Europe en métaux, et, par conséquent, la seule dont le commerce fût essentiellement actif. Son argent se répandait sur tous les marchés du monde et n'était pas moins recherché dans l'Inde qu'à Rome. L'Espagne éprouva alors une destinée semblable à celle que, deux mille ans plus tard, elle réservait à ses colonies d'Amérique. Épuisée par la cupidité d'étrangers pressés de s'enrichir, ses autres ressources naturelles furent négligées et ses habitants traités en esclaves. Pour de si gros profits, les Phéniciens eux-mêmes ne reculèrent pas devant la violence et la tyrannie.

Leur commerce de terre n'avait guère moins d'importance et d'extension que leurs opérations maritimes. Il se dirigeait de préférence, par le moyen de caravanes, vers l'Arabie méridionale ou Arabie heureuse, vers le pays d'Yémen, dont la capitale, Saba, est souvent mentionnée dans l'Ancien Testament (2) pour sa richesse et pour son luxe. Il ne visitait pas moins

(1) La première mine d'argent découverte en Espagne était située dans la Sierra-Morena, non loin des sources du Bétis ou Guadalquivir.

(2) La prophétie célèbre d'Ezéchiel contre Tyr contient un passage décisif a cet égard : « Dan, Javan et Mehusal t'apportaient des lames d'épée, de la « casse et de la cannelle en échange de tes marchandises. Dédan trafiquait « avec toi en tapis précieux. Les Arabes et tous les princes de Kédar te « vendaient des agneaux, des moutons et des chèvres. Les marchands de « Saba et de Rama t'apportaient les meilleures épices, des pierres précieuses « et de l'or. Haran, Kanna et Aden, non moins que les marchands de Saba, « d'Assur et de Kilmad, ont négocié avec toi. Ils t'achetaient toute sorte de « choses, des draps de pourpre, des broderies, des caisses en cèdre, serrées « de cordes, pour y mettre les riches vêtements. » Tous ces noms propres dé-

l'Arabie orientale et le littoral du golfe Persique, qui paraît avoir été alors plus fréquenté et mieux connu qu'aujourd'hui. L'histoire y cite la ville de Gerrha, colonie des Chaldéens, et, dans son voisinage, les deux îles de Tylus et d'Aradus, dans lesquelles on reconnaît le groupe de Bahreïn. Quant à Gerrha, on croit l'avoir retrouvée dans El-Katif. On y pêchait les plus grosses et les plus belles perles; ces îles produisaient un coton excellent, avec du bois de construction qui servait principalement aux Babyloniens. La prospérité de cette région est antérieure à la domination des Perses, qui, par des considérations politiques, ruinèrent le commerce du golfe, et interdirent la navigation du Tigre, libre jusque-là. Une autre colonie, du nom de Tur et d'origine phénicienne, était située à l'entrée même du golfe, près du cap Mocendon, vis-à-vis d'Ormus, si célèbre plus tard. Elle était le marché principal des épices, surtout de la cannelle, qui venait de Ceylan. Le point de départ et d'arrivée des caravanes phéniciennes et arabes était Pétra, capitale de l'Arabie Pétrée, non loin de la mer Morte. De ce point deux routes menaient, l'une, par Leucé-Comé, à Saba, Aden et Haran, l'autre, par le désert, à Gerrha. Les Madianites, tribu nomade, se chargeaient de l'expédition des marchandises et de la conduite des caravanes (1); les Édomites, fixés dans des villes, remplissaient les fonctions d'intermédiaires. Ils possédaient sur la mer Rouge deux ports favorablement situés, Elath, aujourd'hui Akaba, et Asiongaber. De l'Yémen jusqu'à Pétra, d'après Strabon, la durée du voyage d'une caravane était de soixante-dix jours. Pour éviter les lenteurs du transport par terre d'Elath à Tyr, on expédiait aussi quelquefois les marchandises à Rhinocolura, port de la Méditerranée, situé à peu de distance du golfe Ara-

signent des villes de commerce situées sur les côtes méridionales du golfe Arabique et du golfe Persique, et avec lesquelles les communications n'avaient lieu que par terre; car le prophète ajoute : « Mais les navires de « Tarschisch (Tartessus) étaient la gloire de ton marché; c'est par eux que tu « es devenue riche et superbe au milieu de la mer. »

(1) Ce fut à des marchands de Madian que les fils de Jacob vendirent leur frère Joseph. C. V.

bique, puis on les embarquait pour Tyr. On tirait de l'Arabie de l'encens, des épiceries, et, de plus, des laines; l'Inde, avec laquelle les Phéniciens entretenaient peu de relations directes, envoyait des épices, de l'or, des pierres précieuses et des tissus. L'Arabie était, à cette époque, une contrée plus connue et plus fréquentée qu'au temps des Romains, qui firent, sous le règne d'Auguste, d'inutiles efforts pour la soumettre (1).

Le vin aussi était un article de commerce important; il s'expédiait surtout dans les pays de l'Occident, où l'on ne cultivait pas encore la vigne. La Syrie et la Palestine fournissaient le meilleur, et, de plus, des grains et de l'huile (2). Parmi les produits de leur propre sol, les Phéniciens exportaient des bois. David acheta d'eux les cèdres qui furent employés à la construction de son palais à Jérusalem. Ils faisaient aussi le commerce des esclaves, c'était dans les exigences de leur époque. Les esclaves étaient des cargaisons ordinaires de leurs navires, et ils s'avançaient hardiment dans la mer Noire jusqu'au Caucase, pour y chercher ces beautés de sérail qui n'étaient ni moins estimées, ni payées moins cher dans l'antiquité que de nos jours.

A côté de la navigation et du commerce des Phéniciens, il faut aussi mentionner leur industrie. Ces matières qu'ils tiraient de loin, ils surent les transformer en objets élégants qu'ils exportaient dans le monde entier. Ils passèrent pour avoir inventé le verre, la fabrication des lainages, la teinture en pourpre; et l'industrie manufacturière de Tyr fut la première et la plus considérable de l'antiquité (3). On leur attri-

(1) L'auteur donne ici, d'après Hérodote, des détails sur un commerce muet, que, par inadvertance, il attribue aux Phéniciens et aux Arabes, et qui concerne les Carthaginois et les habitants de l'intérieur de l'Afrique. J'ai cru devoir reporter ce passage au chapitre des Carthaginois. Je dois ajouter cependant qu'il résulte d'un passage de Théophraste, cité par Heeren, (t. II, p. 113), que le trafic de l'encens dans l'Arabie heureuse, trafic placé sous la protection d'un temple, se faisait en quelque sorte sans parler. H. R.

(2) La laine du désert, la plus fine que l'on connût, était aussi au nombre des produits fournis par les nomades, qui parcouraient avec leurs troupeaux les déserts de l'Arabie et de la Syrie. (Voir Heeren, t. II, p. 136.) C. V.

(3) « Le hasard découvrit le verre aux Phéniciens. Ils le fabriquaient à Sidon

bue en outre l'invention de l'écriture alphabétique et celle de l'arithmétique. Ils étaient en général très-avancés pour leur temps dans toutes les sciences d'application, ainsi que dans les arts utiles ; ce furent des architectes tyriens qui construisirent le temple de Salomon (1).

et à Sarepta avec le sable du petit fleuve Bélus. Ce n'étaient guère que des verroteries, des émaux, du verre filé. L'emploi du verre était très-borné chez les anciens; sous le ciel du Midi, des rideaux et des jalousies suffisaient pour fermer les fenêtres; on se mirait dans des miroirs métalliques, et l'on buvait dans des coupes d'or, d'argent ou de pierres fines. En revanche, le luxe de l'Orient tapissait de verre l'intérieur des plus beaux édifices, les parois et les plafonds des appartements.

« Une foule de coquillages qui abondaient sur presque toutes les côtes fournissaient un suc appelé pourpre, de toutes les nuances de couleurs. Si les coquilles de l'Atlantique produisaient le plus beau noir, celles des côtes d'Italie et de Sicile le plus beau violet, les coquilles de la Phénicie donnaient le ponceau le plus estimé ; et le haut prix de la pourpre phénicienne chez les anciens a inséparablement attaché à la pourpre l'idée de rouge ponceau. On ne teignait nulle part aussi bien qu'à Tyr en pourpre, ponceau et violet. Les Tyriens appliquaient cette teinture à des étoffes de toute espèce, mais surtout aux tissus de laine fabriqués avec les laines excellentes des pays voisins, et qu'ils teignaient deux fois. Les tisseranderies les plus anciennes furent celles de Sidon.

« Joignons à ces industries les divers objets de parure, les ustensiles, les bagatelles dont tout le prix est dans la main-d'œuvre, si utiles dans les échanges avec les Barbares, qui composaient la plus grande partie du monde commercial des Phéniciens. Homère parle d'une chaîne d'ambre et d'or apportée par des navigateurs phéniciens ; Ezéchiel, de leurs ouvrages en ivoire. Isaïe décrit dans les termes suivants les parures des Juives, dont le travail appartient sans doute aux ouvriers de Phénicie :

« Le Seigneur viendra vous enlever vos magnifiques boucles de pieds, vos « filets de perles, vos croissants d'or, vos boucles d'oreilles, vos chaînons et « vos voiles, vos rubans de tête et vos petites chaînes de pieds, vos ceintures, « vos flacons de senteur et vos amulettes, vos bagues et vos pendants de nez, « vos manteaux et vos miroirs. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

(1) « Salomon fit un marché avec Hiram, roi de Tyr. Celui-ci lui fit couper sur le Liban des cèdres et des sapins, et, en échange de ces matériaux, Salomon lui envoyait tous les ans vingt mille mesures de froment et vingt mille mesures d'huile. Il fallut que Tyr cédât un de ses artistes pour le travail des métaux ; et ce temple, lambrissé de cèdre, étincelant d'or, avec ses bœufs, ses lions et ses chérubins, fut la merveille de l'Asie.

« Un peu avant David, les Hébreux paraissent avoir fait quelque commerce sur la mer Rouge. La conquête d'Elath et d'Asiongaber leur en facilita les moyens. Salomon s'en mêla sérieusement, et amassa dans ce commerce de grandes richesses. Comme les Hébreux n'avaient point d'expérience dans la

Il ne faut pas oublier que la Phénicie brilla du septième au quatrième siècle avant Jésus-Christ, c'est-à-dire à une époque où la civilisation grecque commençait, il est vrai, à jeter un certain éclat, mais dans une très-étroite sphère, et où Rome était encore dans la barbarie. Si les auteurs grecs mentionnent rarement les Phéniciens et n'en parlent que brièvement et avec une aigreur évidente, on est tenté de les croire influencés par des motifs d'envie et de jalousie. Or, il est fort regrettable, pour l'histoire d'un peuple si intéressant et si original, que nous soyons dépourvus de sources directes et réduits aux données suspectes de plumes étrangères. Quoi qu'il en soit, la civilisation phénicienne est une des civilisations les plus anciennes, comme celles des Égyptiens et des Indous, avec lesquelles elle eut peut-être de l'affinité; elle offre peu de rapports avec celle des Grecs ; mais on retrouve chez cette dernière, plus d'une trace des influences qu'elle reçut d'outre mer.

On a quelquefois attaqué le caractère des Phéniciens ; pourtant la prudence et même la ruse dont ils usaient pour maintenir leur domination pacifique, sont préférables à la violence brutale des conquérants. Leur faiblesse matérielle les obligeait à employer des armes artificielles ; le mystère dont ils couvraient leurs opérations commerciales et les fables qu'ils débitaient sur les périls effrayants de leurs voyages maritimes, furent peut-être de ce nombre, et expliquent sans doute pourquoi nous possédons si peu de renseignements à ce sujet.

Après la dissolution de leur ligue politique et le sac de Tyr, les Phéniciens se mirent, comme pilotes et comme matelots, à la solde de toutes les nations maritimes. La plupart

marine, il s'associa avec le roi de Tyr ; celui-ci lui fournit des vaisseaux et des marins ; les Tyriens et les Hébreux firent de concert au pays d'Ophir, qui est probablement l'Ethiopie, peut-être aussi l'Inde, des voyages qui duraient trois ans. La flotte du roi lui rapportait de l'or, de l'ivoire, des paons et des singes.

« Salomon fonda dans le désert Tadmor, la Palmyre des Grecs, et Baalath, qui est peut-être cette Baalbek sur laquelle les écrivains anciens se taisent, et qui a laissé de si grandes ruines. Le commerce de l'Arabie, de l'Iran et de l'Inde fut un moment concentré dans la Palestine ; ce commerce était le monopole de la cour. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

d'entre eux passèrent, comme nous l'avons déjà dit, au service de l'Égypte.

IV. — Les Carthaginois.

A l'histoire de la Phénicie se rattache étroitement celle de Carthage, la plus puissante et la plus célèbre de ses colonies. Elle termine par une catastrophe éclatante le règne commercial du peuple phénicien, et ses événements les plus mémorables ont une influence décisive sur les destinées de l'ancien monde. La lutte était entre Rome et Carthage ; si cette dernière l'eût emporté, tout autre eût été probablement le développement du genre humain.

Carthage, ou la ville neuve, fut fondée en 878 avant Jésus-Christ, sur la pointe la plus septentrionale de l'Afrique, non loin de l'emplacement actuel de Tunis, par Didon, fille d'un roi de Phénicie. Il fut peu question de Carthage dans les premiers siècles de son existence. Cependant quelques-unes de ses galères, à la solde des Perses, prirent part aux batailles navales de ceux-ci contre les Grecs, et de bonne heure elle paraît avoir songé à se créer une marine militaire. Vis-à-vis de Tyr elle n'était pas moins indépendante que les autres colonies phéniciennes ; et les liens qui la rattachaient à son ancienne métropole étaient purement volontaires. Dans leurs guerres, elles se prêtaient un appui mutuel ; aussi Alexandre se proposait-il de demander un compte sévère aux Carthaginois du secours qu'ils avaient fourni à Tyr.

Dès l'époque de la soumission de Tyr aux Perses, Carthage grandit rapidement en richesse, en territoire et en influence. La plupart des colonies grecques et phéniciennes de la côte septentrionale de l'Afrique sont obligées de reconnaître sa suprématie, et bientôt nous la voyons franchir le détroit de Gibraltar, acquérir des stations fixes en Espagne, occuper les

Baléares, la Corse, la Sardaigne, et clore par la Sicile et Malte le cercle de sa domination. Partout elle fondait de nouvelles colonies, élevait des places fortes, construisait des ports et des routes, et assurait à son commerce et à sa navigation des avantages acquis par ses victoires et conservés par sa puissance. Sous ce rapport, on l'a déjà fait remarquer dans l'*aperçu général*, Carthage est une exception, elle présente une sorte de politique coloniale, mais non toutefois dans l'acception moderne de ce mot. Pour être bien édifié à cet égard, il faut ne pas perdre de vue que, de tous les États commerçants de l'antiquité, Carthage est celui qui se développa le dernier. La première moitié de son histoire est obscure, et ce n'est qu'à dater du cinquième siècle, lors du commencement de la lutte au sujet de la Sicile, qu'elle commença à faire parler d'elle. A cette époque la puissance commerciale des Phéniciens déclinait déjà, il est vrai ; mais les Etrusques, les Grecs et les Romains n'occupaient qu'avec plus d'avantage le terrain sur lequel se présentait tout à coup un nouveau compétiteur. Ce dernier rencontra naturellement une résistance générale, et se vit ainsi obligé d'employer les armes et la politique pour obtenir et pour conserver ce qui n'avait coûté à ses devanciers aucune peine, et ce qu'ils avaient possédé par le droit du premier occupant. Ce ne fut pas l'intérêt seulement, mais aussi la nécessité qui poussa les Carthaginois dans la voie des conquêtes ; les conquêtes qu'ils eussent négligées, leurs rivaux les eussent faites à leur place ; moins sévères dans leur gouvernement, ils auraient vu à chaque instant éclater la défection et la révolte. Cette nécessité ne devint que plus impérieuse, à mesure que se manifestèrent plus clairement les tendances de Rome à la domination universelle. Comment Carthage aurait-elle pu négliger d'opposer à un danger imminent une puissance plus compacte qu'une simple confédération analogue à celle de la Phénicie ? Il n'était plus, le temps où les marchands de Tyr, dans leurs pacifiques expéditions, pouvaient, sans recourir à la force, diriger en maîtres tout le commerce du monde. Le commerce était aussi la base

constitutive et le principe vivifiant de la république de Carthage ; mais la guerre et la conquête étaient indispensables à sa sécurité et à son extension. De là certaines maximes politiques particulières à cet Etat ; les conquêtes y étaient envisagées d'un autre point de vue que par les despotes de l'Asie et même par les généraux romains ; le diplomate qui avait su conclure un traité de commerce avantageux n'y était pas moins considéré que le soldat qui avait remporté une brillante victoire. Les Carthaginois ont eu, sans contredit, un système colonial, dans le sens purement politique ; quant aux principes commerciaux que nous avons l'habitude de comprendre sous cette expression, ils leur sont toujours restés étrangers.

Le théâtre principal de l'activité mercantile de Carthage était à l'ouest de la Méditerranée, où elle se considérait comme l'héritière légitime de Tyr. Mais, comme nous l'avons déjà dit, elle y rencontra des concurrents qui alléguaient des droits antérieurs. Elle eut avec les Etrusques, pour la possession de la Sardaigne (1) et de la Corse, des démêlés sanglants dont elle sortit victorieuse. Mais la plus opiniâtre de ces luttes, et la plus grave par ses conséquences, fut celle qu'elle engagea avec les Grecs, au sujet de la Sicile, alors bien plus fertile et bien plus civilisée qu'elle ne l'est aujourd'hui. Carthage avait besoin de soumettre entièrement cette île pour établir sa suprématie commerciale ; et, sans l'intervention de Rome, elle y aurait sans doute réussi malgré la résistance énergique de Syracuse. C'est à ce moment que se pose, dans l'histoire ancienne, la question de savoir à qui appartiendra l'empire du monde. Une guerre d'extermination entre deux peuples prétendant chacun dominer à sa manière, était devenue inévitable. Elle dura de 264 à 146 avant Jésus-Christ. Un des noms les plus illustres de l'histoire militaire, Annibal, a légué sa

(1) La Sardaigne était le second grenier à blé des Carthaginois, après leur territoire d'Afrique. Ils y fondèrent la ville de Calaris (Cagliari). Maîtres de cette île pendant près de trois siècles, ils la perdirent en 237 avant Jésus-Christ, peu après la première guerre punique, en même temps que la Corse. C. V.

gloire à Carthage, mais il ne put la sauver. Cette république fondait ses espérances de succès sur sa puissance maritime et sur les vastes territoires qu'elle possédait en Europe. Attaquée sur son propre sol, elle se trouvait, par l'éparpillement de ses forces, dans un grand état de faiblesse, sans point d'appui, sans réserve. Car son territoire particulier se bornait, sur la côte, à une étroite lisière, derrière laquelle s'étendait le désert, peuplé de nomades insoumis. Toutes ses ressources étaient dans ses possessions extérieures ; isolée de celles-ci, elle n'était plus capable de tenir tête à la puissance plus compacte et mieux centralisée de Rome. Son organisation militaire, de plus, était insuffisante pour des guerres telles que les guerres puniques. Ses citoyens, adonnés au commerce, s'affranchissaient du service militaire en payant des remplaçants, et abandonnaient ainsi la profession des armes et la défense de leur patrie à des mercenaires. On ne trouvait de nationaux que sur la flotte.

Quelles qu'aient été les conquêtes de Carthage, on chercherait vainement dans sa constitution l'esprit militaire dont les institutions romaines en tout temps furent plus ou moins pénétrées. Sa politique conquérante n'avait rien de prémédité ni de systématique ; elle était le résultat des nécessités du moment. La guerre était pour elle un moyen, non un but. Aussi n'avançait-elle jamais plus loin que ne le commandaient ces nécessités, et fit-elle souvent preuve d'une modération remarquable, inspirée par cette maxime qu'on ne doit pas prendre plus qu'on ne peut garder. Cette politique, poursuivie avec persévérance par une suite d'hommes d'Etat éminents, l'avait rendue puissante et lui avait assuré la paisible possession de sa puissance. Sa lutte d'ambition avec Rome pour la suprématie politique étant une déviation de cette ligne, la conduisit à sa perte. Ni sa constitution, ni ses lois, ni l'éducation que recevaient ses habitants, ni l'ensemble de ses institutions, ne la préparaient à un pareil rôle. Tout cela servait parfaitement les intérêts du commerce, mais ne suffisait pas pour la guerre.

L'esprit mercantile était aussi prédominant chez les Carthaginois que l'esprit militaire chez les Romains. Annibal, ce grand capitaine, n'avait guère avec lui que des mercenaires espagnols et numides, que, victorieux, il pouvait aisément entraîner à sa suite, mais auxquels il ne pouvait communiquer, dans les revers, ce dévouement qu'inspire l'amour de la patrie. On sait, d'ailleurs, quelles difficultés et quels embarras lui furent suscités par les Suffètes (1). Car, bien qu'il n'y eût pas à Carthage de noblesse héréditaire, mais seulement une aristocratie fondée sur le mérite personnel (2), il s'était néanmoins formé dans cette république deux partis puissants, dirigés chacun par des familles patriciennes. Malheureusement nous sommes réduits, pour ce qui concerne la constitution et le gouvernement des Carthaginois, aux informations sèches et partiales des auteurs romains (3). Les sources nationales, et il en existait certainement, ont péri dans le sac de la ville. La séparation du pouvoir civil et du pouvoir militaire convenait éminemment à une république commerçante; et l'on parle avec éloge de son administration financière. Les métaux précieux étant abondants à Carthage, la question de savoir si l'on y battait monnaie, devrait être résolue par l'affirmative, quand même on n'aurait pas découvert des monnaies empreintes d'inscriptions puniques, frappées dans les villes de la Sicile sous la domination carthaginoise.

(1) Les Suffètes, que les auteurs grecs qualifiaient de rois, étaient les chefs de l'État et présidaient le sénat de la république. On présume qu'ils étaient toujours au nombre de deux, et nommés à vie par élection. C. V.

(2) Les magistrats, nous dit Aristote, y étaient choisis selon leurs biens, leur crédit et leur popularité. (Voir Heeren, t. IV, p. 126.) C. V.

(3) Les Romains et les Grecs ne retracèrent pour la plupart de l'histoire de Carthage que ce qui avait trait aux événements de leur patrie, c'est-à-dire aux guerres de cette ville avec Rome et Syracuse. Nos seules sources pour cette histoire sont, dans la littérature grecque, quelques passages d'Hérodote, de Polybe, de Diodore de Sicile, la *Politique* d'Aristote pour la constitution de Carthage, Appien, et le *Périple de la Méditerranée* du géographe Scylax; dans la littérature latine, Tite-Live, pour les guerres puniques, Justin, l'abréviateur de Trogue-Pompée, et quelques autres de moindre importance. C. V.

Si les auteurs anciens ne nous apprennent rien sur la circulation des espèces dans cette capitale, ils mentionnent expressément certains signes monétaires qui y avaient cours. Ces signes n'étaient ni du papier-monnaie, ni des billets de banque ; ils consistaient en petits morceaux de cuir, auxquels une empreinte attribuait une valeur déterminée. Ce sont là d'intéressants souvenirs des finances et du crédit public de l'antiquité. Les Carthaginois paraissent avoir été fort habiles à conclure des traités de commerce avantageux (1). De là peut-être le mauvais renom de la *foi punique*. Si nous possédions une histoire des Romains, écrite par une plume carthagi-

(1) « Carthage conclut de nombreux traités avec les Étrusques et les Romains. Polybe nous a conservé deux des traités avec Rome, dont le premier fut conclu un an après l'expulsion des rois, le second un siècle et demi plus tard ; voici les dispositions principales de ce dernier :

« A ces conditions la paix sera maintenue entre les Romains, leurs alliés, « et les Carthaginois, les habitants d'Utique et leurs alliés. Au delà du cap « Bon, de Mastia et de Tarséium, les Romains ne pourront point exercer « la piraterie, ni trafiquer, ni fonder une colonie...

« En Sardaigne et en Libye, aucun Romain ne peut ni trafiquer, ni fonder « une colonie, ni entrer dans aucun port, si ce n'est pour faire des provisions « ou pour radouber son vaisseau. S'il y est jeté par la tempête, il est tenu « d'en partir au bout de cinq jours.

« Dans la Sicile carthaginoise, le Romain peut acheter et vendre, et jouir « des mêmes droits que le citoyen de cette république. En échange, les « mêmes priviléges sont accordés aux Carthaginois dans la ville de Rome. »

« La politique commerçante de Carthage se révèle ici : Carthage et ses ports de Sicile sont les seuls endroits où elle reçoive les marchands étrangers ; elle les écarte de la Sardaigne et de la Libye, et s'il est vrai que Mastia et Tarséium soient des points situés non loin de Gadès, elle leur interdit encore les parages de l'Espagne. Strabon assure que tout étranger qui naviguait vers la Sardaigne ou vers les colonnes d'Hercule, était noyé par les marins de Carthage.

« En écartant les navigateurs étrangers de la côte de Libye, Carthage veut sans doute concentrer toutes les affaires et toute la richesse dans ses murs, au détriment des autres villes phéniciennes. Par les autres restrictions, elle veut s'assurer le monopole commercial de l'ouest de la Méditerranée ; tous ces barbares qui peuplent les îles de cette mer et les côtes de l'Espagne, qui ne savent le prix ni des marchandises qu'ils donnent ni de celles qu'ils reçoivent, qui livrent des trésors pour des hochets, elle se les réserve à elle seule, elle craint qu'un étranger, venant offrir plus qu'elle, ne dessille leurs yeux et ne diminue ses profits ; ce crime commercial, elle le punit de mort. » Henri Richelot, *Esquisse*, etc.)

noise, qui sait si l'on n'aurait pas beaucoup plus de raison de suspecter la *foi romaine* (1)?

De toutes les possessions des Carthaginois, l'Espagne fut, surtout après la perte de la Sicile, de beaucoup la plus importante et la plus précieuse. Dans cette contrée aussi ils marchèrent sur les traces de leurs ancêtres, les Phéniciens, qui, comme nous l'avons vu, y avaient établi des colonies florissantes sur la côte sud-ouest ou Turditanie (2). Il paraît que dans les commencements ils ne possédèrent que les ports où ils avaient débarqué en venant des îles Baléares, antérieurement occupées par eux. Plus tard ils pénétrèrent dans l'intérieur et s'en rendirent maîtres après des guerres longues et opiniâtres. Les riches mines d'argent découvertes et exploitées par les Phéniciens étaient le puissant aimant qui les attirait. Ainsi s'expliquent les efforts prodigieux de Carthage dans sa lutte avec Rome; elle tirait de l'Espagne ses plus vaillants soldats, et le produit des mines lui fournissait les moyens d'entretenir les armées nombreuses qu'elle mit alors en campagne. Du reste elle ne gouverna pas avec moins de dureté que les Phéniciens avant elle, et, comme eux, elle négligea toutes les autres richesses de cette magnifique contrée. Ce fut surtout dans la partie sud-est, dans la Catalogne actuelle, que s'élevèrent les colonies carthaginoises; au sud-ouest, dans le pays de Tartessus, existaient déjà les nombreux établissements phéniciens, sur lesquels, selon toute apparence, Carthage exerça moins une souveraineté absolue qu'une suprématie ou un protectorat. Toujours est-il que Gadès devint le point de départ habituel des Carthaginois pour leurs voyages de long cours dans l'Atlantique (3).

(1) « Ce ne fut que la victoire qui décida s'il fallait dire la foi punique ou la foi romaine. » (Montesquieu, *Esprit des lois*, liv. XXI.)

(2) L'Andalousie actuelle, à moins que l'on ne préfère adopter l'opinion de M. Redslob sur Tartessus, mentionnée plus haut à la page 72, en note. C. V.

(3) « Carthage entretint toujours des relations de commerce avec sa métropole, avec Cyrène, dont elle recherchait le silphium, avec la Grèce, et avec l'Egypte des Ptolémées. Plaute montre un marchand carthaginois qui réclame, à Calydon en Etolie, son droit d'hospitalité. Les produits des manu-

Hors du détroit de Gibraltar les Carthaginois recueillirent tout l'ancien commerce des Phéniciens et l'augmentèrent. Il n'est pas probable, néanmoins, qu'ils y aient poussé plus loin leurs découvertes. Les voyages d'Hannon et d'Himilcon, qui, vers l'an 360 avant Jésus-Christ (1), explorèrent, le premier, la côte occidentale d'Afrique, le second, la côte occidentale d'Europe, n'atteignirent même pas les limites des explorations de leurs prédécesseurs. Ils offrent néanmoins un grand intérêt, parce que des traductions en grec et en latin nous en ont conservé les relations. Nous possédons en entier le Périple d'Hannon (2). Ce navigateur partit avec une flotte de soixante navires et trente mille personnes des deux sexes; il avait reçu la mission de fonder de nouvelles colonies sur la côte d'Afrique, et d'avancer le plus qu'il pourrait vers le sud. La relation de son voyage commence au jour où la flotte, s'éloignant des colonnes d'Hercule, entra dans des parages moins connus. Après avoir, en suivant la côte, franchi Thymiatérium (Mamora), le cap Soloës (Cantin), et le fleuve Lixus

factures de Carthage, et les objets divers qu'elle tirait de l'Afrique, des esclaves noirs, des pierreries, de l'or, alimentaient son commerce maritime.

« Syracuse et les autres villes grecques de la Sicile et de l'Italie méridionale voyaient ses marchands affluer dans leurs ports, et emporter leurs vins et leurs huiles, soit pour la consommation de l'Afrique carthaginoise, où les vignobles et les oliviers étaient rares, soit pour Cyrène ou d'autres points...

« Malte, habitée déjà par les Phéniciens et où le colon était indigène, était célèbre par ses tissus fins et moelleux. Les îles Lipari offraient leur bitume; la Corse, de la cire et du miel en abondance, et des esclaves recherchés; Éthalia, l'Elbe moderne, son minerai de fer, purifié dans de grands fourneaux de fonte, et qui servait à fabriquer toute sorte d'ustensiles, si abondant, si inépuisable, qu'on disait que le fer repoussait dans cette île; les Baléares, des fruits et des bêtes de somme, surtout de beaux mulets, en échange desquels elles recevaient des vins et des femmes esclaves; la Sardaigne, ses blés, ses métaux précieux, au moins son argent et ses sardoines, pierres fines qui lui devaient leur nom. » (Henri Richelot, *Esquisse*, etc.)

(1) Heeren et le baron Walkenaër font remonter la date fort incertaine de ces voyages à environ cinq siècles avant Jésus-Christ, au temps de la plus grande puissance des Carthaginois. C. V.

(2) Il nous a été conservé par Polybe. C. V.

(Saint-Cyprien), on aborda à l'île de Cerné (Arguin), où se trouvait une ville du même nom, la plus méridionale des colonies phéniciennes. A partir de ce point on fit des découvertes, si toutefois elles n'avaient été déjà faites par les Phéniciens dans leur circumnavigation de l'Afrique. Hannon mentionne le fleuve Chrétès (Saint-Jean) et le fleuve des Crocodiles (Sénégal), Thymiamata, le pays des aromes (la Sénégambie), la Corne de l'Ouest (baie de Bissao) et finalement, comme point extrême de son voyage, la Corne du Sud, qui n'est probablement autre que Sherbro, au-dessus de Sierra Leone, sous le 7e degré de latitude nord (1). Il ne paraît pas avoir franchi l'équateur. On peut admettre comme certain que les 30,000 Carthaginois répartis entre les nouveaux établissements, étaient destinés à servir à leur patrie de facteurs et d'intermédiaires pour le commerce de l'Atlantique. Ces établissements devinrent en particulier des échelles pour les relations maritimes avec Madère et les Canaries, que Carthage exploitait activement et que, suivant Diodore, elle gardait avec une prudence ombrageuse, comme un refuge dans le malheur (2).

(1) Ces déterminations de lieux se rapprochent des indications de Rennel, mais diffèrent beaucoup de celles d'Heeren, d'après lequel Thymiatérium serait plutôt Larache, le promontoire de Soloës le cap Blanc, près d'Azimur, le fleuve Lixus le Tersif du Maroc, Cerné quelque petite île près de Mogador ou près de Santa-Cruz, la Corne de l'Ouest l'embouchure du Sénégal, et la Corne du Sud celle de la Gambie. Il semble résulter des expressions du Périple que Hannon fut le premier fondateur de la colonie de Cerné, aussi bien que des six autres villes qu'il fit construire sur la côte, plus au nord, à partir de Thymiatérium. En effet, rien ne prouve que l'établissement phénicien de Cerné, ci-dessus mentionné dans le texte, eût jadis occupé la même place ; car les Grecs, qui nous ont conservé la tradition de l'existence d'une colonie plus ancienne de ce nom, appliquaient celui-ci, selon l'observation très-juste de Heeren, à toute île méridionale très-éloignée, de même qu'ils reportaient la dénomination de Thulé à chaque île reculée au septentrion. Les établissements des Phéniciens, sur la côte occidentale d'Afrique, avaient sans doute été détruits par les indigènes antérieurement à l'époque du voyage d'Hannon. Nous devons en être d'autant moins étonnés que les colonies carthaginoises fondées par ce dernier ne tardèrent probablement pas à éprouver le même sort, car elles n'existaient déjà plus lors des guerres puniques. C. V.

(2) C'est le lieu de reproduire sur le commerce de cette côte les détails que

Himilcon partit en même temps qu'Hannon, mais dans une direction opposée, vers le nord, pour l'exploration des côtes occidentales de l'Europe. Il rédigea également une relation dont malheureusement l'original a disparu et qui ne nous est connue que par des fragments mutilés d'un poëme latin de Festus Avienus. L'Angleterre, désignée sous le nom de l'île d'étain (1), paraît avoir été le but principal de son voyage (2). L'étain était un métal fort estimé dans l'antiquité; il servait à la fabrication de toute sorte d'ouvrages de fonte, et formait l'article d'importation le plus considérable de Gadès. Jusqu'où les Carthaginois pénétrèrent-ils vers le nord? on l'ignore; de ce côté aussi ils ne firent sans doute que suivre les traces des Phéniciens, les premiers de tous les navigateurs anciens par leur hardiesse et par leur génie entreprenant.

Carthage trafiquait directement par terre, au moyen de caravanes, avec l'intérieur de l'Afrique, par les routes déja indiquées au chapitre des Égyptiens (3). Selon toutes les pro-

l'auteur avait attribués à tort au commerce de l'Arabie; la citation suivante les donne plus précis et plus conformes au texte d'Hérodote.

« Hérodote, qui écrivait dans le beau temps de Carthage, raconte la manière dont elle faisait sur cette côte le commerce de l'or. Les marins carthaginois débarquaient leurs marchandises sur le rivage, faisaient paraître de la fumée et remontaient dans leurs vaisseaux; à ce signal, les indigènes accouraient avec de l'or qu'ils déposaient, et se retiraient ensuite; si les Carthaginois trouvaient que le monceau d'or équivalait à leurs marchandises, ils l'emportaient; sinon, ils remontaient sur leurs navires pour attendre de nouvelles offres. La plus entière bonne foi régnait dans ces échanges. Divers voyageurs ont retrouvé en Afrique, notamment dans le Maroc et dans d'autres régions, des traces de ce commerce muet. » (Henri Richelot, *Esquisse*, etc.)

(1) Plus tard, sous la domination romaine, on distingua les îles d'étain ou Cassitérides, de la grande île de Bretagne, et l'on désigna ainsi les Sorlingues, voisines de la presqu'île de Cornouailles, qui est le véritable pays des mines d'étain. C. V.

(2) M. Redslob a remarqué très-judicieusement que si le voyage d'Himilcon, dont les résultats sont à peu près inconnus, a été un voyage d'exploration et de découverte, comme tout concourt à le faire penser, cette circonstance déjà affaiblit beaucoup l'hypothèse de relations commerciales antérieurement établies, par la même voie, avec la Bretagne et les autres contrées du nord de l'Europe. C. V.

(3) Les limites du territoire proprement dit ou agricole de Carthage étaient

babilités, elle possédait au delà du grand désert, dans la contrée où se trouve aujourd'hui Tombouctou, un établissement où les derniers Carthaginois, échappés au feu et à l'incendie, auraient trouvé un asile (1). Un vaste champ de recherches ethnologiques s'ouvre ici à nos voyageurs et à nos érudits. La race arabe a pris possession de tout le pays au milieu duquel s'élevait Carthage; elle occupe toute la côte septentrionale d'Afrique jusqu'au désert. Au delà du Sahara commencent les tribus nègres. Mais, entre les Arabes et les Noirs, sur les confins de leurs domaines respectifs, habite une troisième race véritablement indigène, qui paraît être la postérité des anciens habitants du littoral dans la période phénicienne et carthaginoise. Nous n'avons encore à son sujet que des notions fort imparfaites.

La chute de Carthage, en 146 avant Jésus-Christ, termine,

à peu près celles de la régence actuelle de Tunis, avec le lac Triton au sud. (Voir page 6.) Cependant la république soumit également à sa domination tout le pays qui s'étend entre les deux Syrtes. L'extrême frontière était marquée de ce côté, vers Cyrène, par les bornes appelées *autels des Philènes*, en l'honneur des frères Philènes, au dévouement desquels l'Etat carthaginois était redevable des avantages de cette délimitation, et par la ville de Turris Euprantus, sur le rivage oriental de la Grande Syrte, d'où l'on faisait une contrebande très-active avec Cyrène. C. V.

« Sur la limite du désert s'élèvent des forêts de dattier, qui manquent au centre du continent africain; cette région a été appelée par les Arabes *Bélad-el-Djéryd*, le pays des dattes. De toute antiquité, les chameaux des caravanes se sont chargés de ces fruits, aliment recherché des nègres; sur leur route, au sein même du désert, ils ont complété leur cargaison à ces montagnes de sel, refusées aux terres habitables de l'intérieur et prodiguées à ces sables arides; arrivés au terme du voyage, ils ont reçu en échange les trois denrées éternelles de l'Afrique : l'or, l'ivoire et les esclaves. Les marchands carthaginois se mêlèrent de ce trafic, soit par eux-mêmes, soit par l'intermédiaire des nomades; ils en tiraient en outre des pierres fines parmi lesquelles on cite la calcédoine, appelée ainsi du nom même de Carthage, que chaque peuple prononce à sa manière : les Romains, *Carthage*; les Grecs, *Carquédon.* » (Henri Richelot, *Esquisse*, etc.)

(1) La population de Carthage était évaluée, dans les derniers temps de son existence, à 700,000 habitants. Nous laissons à l'auteur de cet ouvrage la responsabilité de son hypothèse, nullement invraisemblable du reste, sur le sort des débris fugitifs de cette population, ainsi que celle des autres conjectures qu'il y rattache. C. V.

à beaucoup d'égards, l'histoire du commerce de l'antiquité, car la sphère commerciale d'Alexandrie se bornait à l'Orient et au Midi. Rome n'avait ni l'esprit ni le goût du commerce et de la navigation; essentiellement guerrière et conquérante, elle faisait peu de cas des travaux paisibles et patients de la production. La centralisation réunissait dans la capitale les produits de toutes les provinces; mais d'échange fécond des marchandises, mais de politique favorable au développement du commerce, il n'en existait pas. Les voyages d'exploration cessèrent; des pays déjà decouverts même retombèrent dans l'oubli, et c'était aux Arabes qu'il était réservé de rendre au sud-ouest de l'Europe et au nord-ouest de l'Afrique leur ancienne prospérité commerciale.

V. — Les Grecs.

Traitant ici les Grecs comme l'un des principaux peuples commerçants de l'antiquité, ce n'est pas dans les limites étroites de leurs petits Etats, c'est sur tout le domaine occupé par eux, bien au-delà des bornes de leur première patrie, que nous devons les considérer. Ce domaine comprend, non-seulement la Hellade, la Thessalie, le Péloponnèse et les îles de l'Archipel, mais encore l'Asie Mineure, la basse Italie ou Grande-Grèce, la Sicile et les nombreuses colonies du littoral de la mer Noire et de celui de la Méditerranée. Les Grecs eux-mêmes n'étaient pas tous autochthones. De nombreux émigrants, venus de l'Égypte et de la Phénicie par la Crète, sous Cécrops et Cadmus, et surtout de l'Asie Mineure, sous Pélops, s'établirent dans le pays de 1600 à 1300 avant Jésus-Christ. De là, sans doute, la division des habitants en Éoliens, Doriens, Ioniens et Achéens. Cependant l'emploi du nom d'Hellènes pour désigner collectivement la nation, remonte jusque vers l'an 1000.

La Grèce est redevable de son commerce et de sa navigation aux rapports de voisinage qu'elle eut de bonne heure avec la Phénicie. Qu'est-ce que l'expédition des Argonautes et la conquête de la Toison d'or, vers l'an 1250 avant Jésus-Christ, sinon une entreprise commerciale dirigée vers les mines d'or supposées de la Colchide (1) ; entreprise qui dut revêtir un caractère guerrier conforme à l'esprit des temps primitifs, et qui, comme des expéditions analogues des nations du Nord, est passée dans le domaine de la poésie et a été idéalisée par une épopée héroïque ? Leur navire Argo, construit avec un chêne du bois sacré de Dodone et muni d'un long banc de rameurs, avait des Phéniciens pour pilotes et pour matelots.

Les habitants d'une terre que la mer baigne de trois côtés, dont le littoral est parsemé de baies et que des îles nombreuses environnent, durent s'adonner de bonne heure à la navigation. La flotte qu'Agamemnon conduisit devant Troie vers 1200 avant Jésus-Christ, se composait de 1,200 navires, portant chacun de 50 à 150 hommes, mais dépourvus d'ancres et de ponts. Il se fit peu à peu des progrès ; cependant les Grecs n'atteignirent jamais dans la construction navale la même perfection que les Phéniciens. Il paraît même qu'ils faisaient construire des vaisseaux en Phénicie, ou du moins qu'ils demandaient à ce pays des constructeurs pour organiser leurs chantiers. Athènes surtout donna toute son attention à une marine militaire, dont les victoires sur la formidable puissance des Perses, en 480 avant Jésus-Christ, marquent parmi les faits d'armes les plus éclatants de l'antiquité. Périclès porta cette marine à son apogée (2), et l'expédition de Sicile, sous Alcibiade, en 415, fut le plus grand armement qu'aucune ville eût encore fait. L'issue malheureuse de la guerre du Péloponnèse affaiblit la puissance navale d'Athènes, et la domination macédonienne en consomma la ruine.

(1) Probablement la côte orientale du Pont-Euxin. C. V.

(2) « Au commencement de la guerre du Péloponnèse, les Athéniens pouvaient armer 300 vaisseaux, dont on évalue l'équipage à 60,000 hommes. » (Henri Richelot, *Esquisse*, etc.)

Une civilisation aussi avancée et aussi féconde en richesses littéraires que celle de la Grèce, ne devait pas négliger les sciences d'application. On s'étonne cependant du peu de place qu'elles y trouvèrent à côté du large développement des belles-lettres, de la philosophie et de la rhétorique. La politique proprement dite, les guerres, les traités de paix, les manœuvres des partis, tels sont les objets que préfèrent les grands historiens ; ni Thucydide, ni Xénophon ne présentent un tableau du commerce et de l'industrie de leur siècle. Les nombreuses colonies de la Grèce ne sont généralement envisagées qu'au point de vue politique. Quant aux travaux des géographes, le mérite en a été pleinement reconnu dans l'*aperçu général* de la présente période. Mais, sur l'histoire commerciale proprement dite, nous ne trouvons qu'un petit nombre de données éparses, et pour l'économie politique, pour la politique commerciale, si quelque chose à cette époque doit être appelé ainsi, le nom d'Aristote est le seul qu'il soit possible de citer. Quoi qu'il en soit, la littérature de la Grèce ne demeure pas moins, sur ce terrain comme sur d'autres, supérieure à celle de Rome, et elle est la plus riche de toutes les sources anciennes (1).

L'étendue et la flexibilité du génie hellénique se manifestaient aussi dans le commerce. Fractionnée en une multitude de petits États, la plupart bornés au territoire d'une ville et constamment en guerre les uns avec les autres, la Grèce était néanmoins unie par le lien commun de la nationalité. La vive émulation qui les animait a fourni à l'histoire de la civilisation ses pages les plus brillantes. Les Grecs ne furent pas des commerçants aussi habiles et aussi entreprenants que les Phéniciens ; l'intérêt privé n'était point leur mobile uni-

(1) C'est à l'aide des matériaux fournis par cette littérature qu'un savant philologue allemand, M. Aug. Boeckh, a su, avec une admirable sagacité, reconstruire en quelque sorte la société antique dans son *Economie politique des Athéniens* (2 vol. in-8, 2e édition, Berlin, 1851). Cet ouvrage présente un tableau politique, financier, industriel et commercial de l'ancienne Grèce, digne de figurer à côté des *Idées de Heeren*, dont il comble une grande lacune. C. V.

que; dans le commerce comme dans le reste, ils avaient un but général élevé. Sur le navire qui portait une colonie vers de lointains rivages, on trouvait, à côté du marchand, le savant, le poëte et l'homme d'État; et leurs établissements profitaient à l'humanité non moins qu'à la mère patrie.

Au point de vue du progrès de la civilisation, le commerce des Grecs entre eux, bien que circonscrit dans un rayon relativement petit, est de beaucoup le plus intéressant de l'antiquité. Le tableau animé qu'offrait alors, entre les rivages de l'Asie Mineure et de la Grèce, et dans les îles innombrables de l'Archipel, le sud-est de la Méditerranée, est unique dans son genre et ne s'est pas reproduit.

L'histoire du commerce des Grecs se lie étroitement à celle de leurs constitutions politiques. Il est vrai que nous sommes sur ce dernier point beaucoup mieux informés à leur égard qu'en ce qui touche les autres nations, dont il ne nous est parvenu aucun document indigène ou sur lesquelles les sources sont moins riches. Nous devons cependant considérer les Grecs comme les maîtres de tous les peuples et de tous les siècles dans la science politique et dans l'art du gouvernement; ils règnent encore aujourd'hui par leurs idées. Il n'est point de forme de gouvernement, depuis la monarchie la plus absolue jusqu'à la démocratie la plus large, qui ne se soit développée chez eux dans toutes ses variétés. Le commerce ne pouvait manquer de ressentir l'influence de cet état de choses; et nous voyons la législation intervenir activement dans son domaine. Les Athéniens furent redevables d'une bonne partie de leur prospérité maritime et commerciale aux sages lois de Solon, et l'établissement d'un système bien ordonné de monnaies, de poids et de mesures n'était rien moins qu'un problème ingrat pour leur esprit pénétrant et inventif. Dans les questions positives de l'intérêt matériel, non moins que dans les questions abstraites de l'intelligence pure, le génie grec s'appliqua à mettre en harmonie la théorie et la pratique, et à pénétrer, à travers la mobilité des phénomènes, jusqu'aux principes immuables. En matière de commerce aussi les Ro-

mains ont tout emprunté aux Grecs ; leurs règlements concernant les assurances, le prêt à la grosse aventure, le nolisement, etc., sont originaires d'Athènes, et les lois maritimes de Rhodes sont restées jusqu'au moyen âge le code universel des mers.

La thèse, que le commerce ne peut fleurir que sous la liberté politique, est pleinement justifiée par l'exemple de la Grèce. La variété même de ses constitutions permet des comparaisons décisives à cet égard. Ce n'est ni la monarchie absolue, dont la cupidité et l'arbitraire portaient atteinte à l'ordre et à la sûreté, ni l'aristocratie, dédaigneuse du travail, ce sont des démocraties tempérées comme celles d'Athènes, de Corinthe et les colonies de l'Asie Mineure qui fournissent aux annales du commerce grec les pages les plus brillantes. Sparte, avec son système d'isolement politique et de frugalité, n'existe pas pour l'histoire du commerce, et Thèbes, qui exerça la suprématie en troisième lieu, la conserva trop peu de temps pour déposséder Athènes de sa prééminence commerciale, quand même elle en eût eu les moyens. L'Attique et l'isthme voisin de Corinthe, tel est le théâtre principal où se concentre le trafic de la Grèce continentale, et où il est le plus digne d'attention (1).

(1) Athènes est, parmi les villes grecques, celle sur laquelle nous possédons le plus de renseignements. Elle résume en quelque sorte la Grèce entière. On ne lira donc pas sans intérêt quelques détails concernant le territoire et la population de l'Attique, la fortune publique d'Athènes, la condition des esclaves et l'organisation du travail industriel dans la société athénienne, et de plus une esquisse de la vie matérielle des Grecs, c'est-à-dire de leur manière de se loger, de s'habiller et de se nourrir. Ces détails, qui nous ont paru compléter utilement les renseignements donnés par notre auteur, sont empruntés au même ouvrage qui nous a déjà fourni de nombreuses citations. C. V.

« Le territoire de l'Attique produisait du blé en quantité insuffisante pour la consommation de ses habitants; des figues et du miel recueillis sur le mont Hymette. C'était la terre classique de l'olivier, l'arbre sacré de Pallas. L'Hymette et le Pentélique fournissaient de beaux marbres, et le Laurium, de l'argent.

« La population de ce pays, à sa grande époque historique, est évaluée à environ 524,000 âmes, sans compter les étrangers non domiciliés. On les répartit de la manière suivante : 84,000 citoyens, parmi lesquels une vingtaine

L'objet le plus important du commerce d'Athènes était le blé nécessaire à la consommation de cette ville, car le sol de l'Attique ne paraît pas avoir été à cette époque beaucoup plus

de mille citoyens actifs; 40,000 *métèques* ou étrangers domiciliés, et 400,000 esclaves. La ville d'Athènes elle-même paraît avoir possédé, dans plus de 10,000 maisons, environ 180,000 habitants.

« On estime la fortune publique de l'Attique à environ 30 ou 40,000 talents (*).

« Démosthène la compare à celle de la Grèce tout entière. Dans les temps les meilleurs, la propriété était très-divisée; mais on se plaint de l'accumulation des fonds de terre entre les mains de quelques particuliers. 50 talents de fortune étaient réputés une très-forte somme; Callias, le plus riche des Athéniens, en possédait 200. Au temps d'Antipater, après Alexandre, on trouva mille citoyens qui possédaient 10,000 drachmes...

« Les esclaves travaillaient dans les ateliers, souvent même ils les dirigeaient; ils cultivaient le sol, ils exploitaient les mines, ils ramaient sur les vaisseaux de l'État et sur les navires marchands; dans les ménages, ils étaient employés à moudre le blé et à cuire le pain, ils faisaient les habits et la cuisine, ils accompagnaient dehors le maître et la maîtresse du logis. Le plus pauvre citoyen avait un esclave pour l'entretien de sa maison; les riches en comptaient jusqu'à cinquante, et même au delà; Nicias en employait un millier, dans ses mines seulement. La comparaison entre le nombre des hommes libres et celui des esclaves donne quatre esclaves pour un homme libre.

« Ainsi, les travaux qui, dans nos sociétés, sont exécutés par ce que nous appelons *le peuple*, étaient abandonnés à des esclaves; et la constitution d'Athènes reposait sur l'esclavage, comme celle de tous les États grecs, avec cette différence que les esclaves étaient traités à Athènes plus doucement que partout ailleurs. Cependant il ne faut pas s'imaginer que la population libre ne se composât que de bourgeois aisés... Les esclaves étaient les seuls domestiques; ils n'étaient pas les seuls ouvriers. Dans tous les temps, il y eut en Grèce des hommes libres salariés; seulement ils n'étaient qu'une faible minorité dans la masse des travailleurs, au lieu que, dans nos sociétés modernes d'Europe, ils la composent tout entière...

« Le préjugé qui, chez les anciens, frappait de déconsidération les professions industrielles, régnait aussi à Athènes. Dans les *Chevaliers* d'Aristophane, les plaisanteries ne tarissent pas sur Cléon, le corroyeur, et sur tous les marchands. Solon, cependant, encouragea l'industrie, et prescrivit aux pères d'enseigner un métier à leurs enfants, sous peine, dans leurs

---

(*) Non-seulement dans l'Attique, mais dans presque tous les Etats grecs, et même hors de Grèce, on comptait par talents de 60 mines, la mine à 100 drachmes, et la drachme à 6 oboles. La valeur du talent a beaucoup varié, selon les temps et les lieux. Barthélemy estime celle du talent d'argent d'Athènes à près de 5,775 livres (5,703 francs 70 centimes). La mine, d'après ce calcul, devrait être évaluée à un peu plus de 95 francs, la drachme à 95 centimes et l'obole à 16 centimes. (Voir aussi Boeckh.) C. V.

fertile qu'il ne l'est aujourd'hui. La réexportation était ordinairement prohibée ; mais il paraît que, dans les moments de grande abondance, une certaine partie des grains importés se

vieux jours, de n'avoir point le droit de leur demander des aliments. Il sentit qu'il fallait suppléer aux ressources insuffisantes d'un sol aride, et attirer les navires étrangers par le produit des fabriques. On vit de riches citoyens faire exploiter des manufactures par leurs esclaves. Mais les *métèques* formaient la portion la plus importante de la population industrielle. Ces étrangers qui, à moins d'un privilége spécial, n'avaient point le droit de posséder des biens-fonds, étaient traités avec douceur par les Athéniens, à qui ils payaient des loyers considérables, et dont ils animaient la ville par leur travail : c'étaient des Lydiens, des Phrygiens, des Syriens, ou, comme dit Xénophon, d'autres barbares.

« Parmi les produits des fabriques athéniennes, on citait les armes et les autres ouvrages en métal, les meubles et les tissus. Mais la civilisation de ce temps n'avait point poussé la division du travail au degré où elle se voit dans nos villes. Chez nous, il n'y a pas un besoin de l'homme qui ne trouve une classe d'industriels destinée à le satisfaire, et le service domestique se borne à l'entretien de la maison et au service de la personne. Les maisons athéniennes, pourvues d'esclaves, sont de petits ateliers domestiques. La plupart font leur pain et confectionnent leurs vêtements...

« Les recherches du luxe, dans l'antiquité, ne sont connues que d'un petit nombre de puissants et de riches ; et elles le sont de très-bonne heure, témoin les bains de Circé et les jardins d'Alcinoüs dont nous parle l'*Odyssée*. Le seul luxe du plus grand nombre, c'est la magnificence des édifices publics. Pendant que les chefs-d'œuvre de l'art couronnent l'Acropole ou s'échelonnent sur ses pentes, les dix mille maisons où habitent les citoyens d'Athènes, sont rangées alentour sans ordre, dans des rues étroites et tortueuses. Elles sont petites ; les étages supérieurs sont en saillie comme dans les plus vieux quartiers de nos villes ; des portes, des balustrades s'ouvrent en dehors, et des escaliers extérieurs rétrécissent encore le passage. La ville des grands architectes était une ville mal bâtie. Au temps de Démosthène, pourtant, on commença à bâtir de belles maisons.

« La plupart des maisons étaient composées de deux appartements, l'un en haut pour les femmes, ou le *gynécée*, et l'autre en bas pour les hommes. Surmontées d'une terrasse, beaucoup avaient sur le derrière un jardin ; sur le devant, une cour ou un portique. Chez les riches, le gynécée offrait toutes les délicatesses de la vie, pour ce temps-là du moins, et toutes les recherches de la toilette. Dans l'appartement des hommes, les chambres étaient décorées avec soin ; les murs et les plafonds ornés de peinture ; les meubles incrustés d'argent, d'or ou d'ivoire, les planchers couverts de tapis de Babylone. Platon dit que la mode des tapis date de son temps...

« Au reste, si la masse des Athéniens demeurait étrangère aux douceurs de la vie privée, c'est que leur existence était toute publique. Leurs véritables demeures, c'était le tribunal, c'était le Pnyx, où leurs yeux n'étaient pas moins flattés que leurs oreilles, c'était le théâtre, les portiques, ornés

réexpédiait dans les autres provinces de la Péninsule qui en manquaient. La consommation annuelle en grains s'élevait,

de tout un peuple de statues, les boutiques des barbiers, des orfévres et des parfumeurs, où l'Athénien badaud allait s'entretenir de nouvelles ; c'étaient les bains publics, qui servaient d'asile aux pauvres dans les rigueurs de l'hiver.

« L'habillement des Athéniens consistait dans une tunique de lin, descendant jusqu'à mi-jambe, par-dessus laquelle ils jetaient un manteau, ou *chlamyde*, qui les couvrait presque en entier. L'*exomide*, qui n'avait qu'une manche et laissait un bras nu, était l'habit des pauvres. Les femmes portaient une tunique blanche, serrée au-dessous du sein par une large ceinture, et qui descendait en plis ondoyants jusqu'aux talons, et, par-dessus, une robe plus courte, assujettie sur les reins par un ruban et terminée dans le bas, ainsi que la tunique, par des bandes ou raies de différentes couleurs. La robe blanche, la plus simple, était la plus distinguée. Le tout était recouvert d'un manteau, tantôt ramassé en forme d'écharpe, tantôt se déployant sur le corps qu'il dessinait.

La matière la plus employée pour les vêtements était la laine, puis le lin, surtout pour les vêtements de femme. Les étoffes faites du byssus d'Achaïe se vendaient au poids de l'or; mais les tissus de lin d'Amorgos étaient les plus fins de tous.

« Le peuple était vêtu d'un drap qui n'avait reçu aucune teinture, et qu'on pouvait reblanchir. Les riches préféraient les draps teints en écarlate, et surtout en pourpre. On faisait de légers vêtements pour l'été; en hiver, quelques-uns portaient de longues robes de drap d'Ecbatane, hérissées de gros flocons de laine propres à garantir du froid. Les vêtements étaient souvent imprégnés de parfums.

« Beaucoup de citoyens allaient pieds nus; les riches mettaient de la recherche dans leurs chaussures. On citait les souliers de Laconie, qui étaient la chaussure d'apparat pour les hommes, ceux de Sicyone pour les femmes. Athènes, le Paris de la Grèce, était, comme lui, changeant et capricieux dans ses modes : elle s'engouait des souliers à l'Alcibiade, des souliers à l'Iphicrate, etc.

« La sobriété des Athéniens et la gloutonnerie des Thébains étaient également proverbiales. Les salaisons, les figues et les légumes secs faisaient le fond de la nourriture des premiers... Mais le peuple d'Athènes ne se contente pas toujours de fèves et de lentilles; il sait faire bonne chère sans payer : aux jours de fêtes, qui sont nombreux, on immole une foule de victimes; c'est l'État qui paie, et c'est le peuple qui se régale. Les fêtes publiques sont pour le pauvre une compensation des délices de la vie privée qui lui manquent, et qui sont le partage des riches. Les riches d'Athènes et du reste de la Grèce étalaient une grande magnificence dans leurs festins d'apparat; ils n'avaient pas de peine à y dépenser un talent...

« La table était chargée de vases d'or et d'argent. Athénée raconte que Lysimaque, le Babylonien, ayant invité à dîner trois cents convives, leur donna à chacun un vase d'argent pesant trois livres de Perse. On trouve

pour Athènes seule, à deux millions et demi de médimnes (1). Les pays de la mer Noire, et en particulier la Chersonèse Taurique ou Crimée, étaient, il y a vingt-deux siècles comme de nos jours, des greniers inépuisables (2). Le commerce des grains était à Athènes sous le contrôle du gouvernement (3),

plusieurs exemples de cette libéralité du maître de la maison, qui, après avoir traité ses hôtes, leur abandonnait une partie de la vaisselle...

« Les anguilles du lac Copaïs et les poissons étaient des mets recherchés...

« Parmi les vins de luxe, on vantait ceux de Lesbos, de Thasos, de Chio, de Mendé en Macédoine. Le vin de Chio était rouge, comme nous disons, ou *noir*, comme parlaient les anciens. Sous les Ptolémées, le vin blanc de Maréotis et celui de Tania, en Egypte, prirent de la réputation. Mais, en matière de vins, les anciens avaient d'autres goûts que les nôtres, et leurs idées en œnologie feraient frémir nos gourmets. Loin de s'attacher à conserver la pureté du vin, ils l'altéraient de toutes les manières. Ils mêlaient deux espèces de vin, pour tempérer l'amertume de l'un par la douceur de l'autre. Ils versaient de l'eau de mer dans ceux de Cos et de Rhodes. Dans d'autres, ils mettaient du miel et des aromates, et jusqu'à de la farine. Et ce breuvage salé, épicé, emmiellé, enfariné, fut la muse d'Anacréon, et inspira plus de jolis vers que nos vins les moins frelatés de Bordeaux et de Champagne.

« Le miel était le sucre des anciens... On servait aux desserts les figues de l'Attique, qui, séchées avec soin, allaient figurer jusque sur la table du roi de Perse ; les olives confites du même pays, les pommes de l'Eubée, les dattes de la Phénicie, les coings de Corinthe. L'huile, récoltée abondamment dans l'Attique, l'Asie Mineure et les îles, n'était pas seulement employée dans l'apprêt des aliments ; elle brûlait encore dans les lampes ; elle ruisselait, dans les gymnases, sur le corps des athlètes pour les assouplir. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.) (Voir Bœckh et Barthélemy, *Voyage du jeune Anacharsis en Grèce*.)

(1) D'après les calculs de Bœckh, la production de toute l'Attique n'aurait été que d'environ 2,400,000 médimnes, tandis que la consommation de cette contrée ne devait pas absorber moins de 3,400,000 médimnes par an. La médimne pesait environ 40 kilogrammes, ce qui est à peu près le poids d'un demi-hectolitre de blé. C. V.

(2) Les Athéniens en tiraient aussi des bois de construction pour leur marine, du poisson salé, nourriture du peuple, et des esclaves. (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

(3) « Le commerce était surveillé par une police active. Dix magistrats, choisis par le sort, les *agoranomes*, étaient chargés de l'inspection des marchés : il y en avait cinq dans la ville et autant au Pirée. Six *métronomes* vérifiaient les mesures dans la ville, cinq au Pirée ; au-dessous d'eux, les *prométrètes* étaient salariés pour mesurer le blé et les autres grains.

« L'Etat imposait des taxes sur les denrées ; mais les douanes, chez les anciens, étaient purement fiscales ; elles avaient pour but d'accroître les

qui les vendait à un prix minime, ou en faisait même des distributions gratuites. Les arrivages avaient lieu en masse sur des centaines de navires qu'escortait une partie de la flotte militaire. Le promontoire de Sunium avait été fortifié pour servir de refuge aux navires en détresse en même temps que pour défendre la côte (1).

Obligés par les transports de grains de posséder un grand nombre de navires, les Athéniens durent naturellement s'en servir aussi pour d'autres opérations commerciales. Mais il paraît que ces dernières se bornèrent aux côtes de la Grèce et de

revenus publics, et non de protéger les fabriques nationales, trop peu importantes dans la société d'alors. On percevait 2 pour 100 de la valeur tant à l'entrée qu'à la sortie.

« Le commerce était soumis d'ailleurs à des restrictions nombreuses. L'exportation du blé et celle de beaucoup d'objets nécessaires à la construction et à l'équipement des vaisseaux, comme le bois, le goudron et les cordages, furent constamment défendues dans l'Attique. La stérilité de ce pays motiva des règlements spéciaux sur les céréales. L'état de guerre presque permanent imposait des défenses particulières, par exemple celle de vendre des armes à l'ennemi. On faisait la guerre par les prohibitions aussi bien que par les armes, et Périclès interdisait à Mégare tout commerce avec l'Attique. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

(1) « Thémistocle fit creuser le beau port du Pirée à côté de ceux de Munychie et de Phalère. Ces ports étaient sûrs et bien situés ; l'accès en était facile par tous les vents. Outre les produits de son sol et de ses fabriques, Athènes offrait aux marchands sa monnaie de bon aloi...

« La monnaie d'Athènes était recherchée ; mais la quantité de numéraire qui circulait dans la Grèce était très-petite. Chez les anciens, de grandes sommes d'argent étaient retirées de la circulation, soit dans les temples, par les offrandes, soit dans les caisses publiques, où on les tenait en réserve pour les guerres. Indépendamment de la monnaie de bon aloi qui servait dans les relations avec les étrangers, la plupart des villes grecques employaient des monnaies de convention pour les relations intérieures : telles étaient celles de cuivre et de fer...

« Le crédit, qui repose sur l'ordre et la paix, ne pouvait guère exister dans les États agités de la Grèce ; mais à la place du crédit on trouve toujours l'usure, et les usuriers n'y manquaient pas, la plupart étrangers, ou affranchis, ou de basse extraction. Cependant les villes importantes offraient des maisons de banque qui empruntaient de l'argent sur leurs noms, et qui inspiraient une entière confiance. On contractait avec ces banquiers sans témoins, on déposait chez eux de l'argent et des billets. Les contrats étaient scellés et ouverts en leur présence, comme devant les officiers publics. Pasion, le Rothschild de son époque, tirait de sa banque des revenus reputés considérables, savoir cent mines de produit net par an.

l'Asie Mineure et aux îles de l'Archipel. A part l'expédition de Pythéas, de Marseille, les Grecs n'ont jamais fait de voyages de découverte ; et bien qu'ils aient, beaucoup mieux que les Romains, apprécié et exploité l'industrie et le commerce, ils sont restés, à tout prendre, au-dessous des Phéniciens et des Carthaginois dans la pratique du négoce et pour les vastes spéculations.

Corinthe, aussi, mérite une mention particulière. Son commerce fut même plus étendu et plus varié que celui d'Athènes. Elle était le grand entrepôt hellénique et souvent les bâtiments d'Athènes naviguaient pour son compte, dans la saison où ils ne transportaient pas de grains. On ne saurait imaginer une situation plus avantageuse que celle de cette ville, sur un isthme resserré entre deux golfes, avec ses deux ports (1).

Il s'y accumula peu à peu des richesses qui y fourni-

« L'intérêt de l'argent était élevé comme les profits du commerce : ce qui s'explique par la rareté du numéraire et les risques du prêt d'une part, et de l'autre par le défaut de concurrence et par les avantages que les peuples civilisés savent toujours retirer du commerce avec les barbares. Le moindre taux de l'intérêt à Athènes paraît avoir été de 10 p. 100, et le plus haut de 36. Les intérêts maritimes ne dépassaient pas ce dernier. On connaissait déjà le contrat à la grosse aventure pour les voyages de mer. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

« La guerre *lamiaque*, qui suivit la mort d'Alexandre et qui se termina par le transport d'une partie de la population athénienne en Thrace, mit fin à l'existence politique et commerciale d'Athènes. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

« Athènes ne fit point ce grand commerce que lui promettaient le travail de ses mines, la multitude de ses esclaves, le nombre de ses gens de mer, son autorité sur les villes grecques, et plus que tout cela, les belles institutions de ses lois. Son négoce fut presque borné à la Grèce et au Pont-Euxin, d'où elle tira sa subsistance. » (Montesquieu, *Esprit des lois*, liv. XXI.)

(1) « A l'ouest, le port de Léchée, sur le golfe de Corinthe, recevait les vaisseaux de la Sicile et de l'Italie ; à l'est, celui de Cenchrée, sur le golfe de Saros, ceux qui venaient de l'Asie et des îles. La navigation côtière de ce temps, craignant de doubler le cap Ténare, qui lui paraissait plein de dangers, s'arrêtait à Corinthe, qui était à mi-chemin de l'Asie-Mineure et de l'Italie, et quand elle voulait poursuivre sa route sur le même vaisseau, des chariots transportaient d'un port à l'autre le navire comme la cargaison. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

rent au travail de puissantes ressources. L'industrie y établit son siége, et Corinthe devint la principale cité manufacturière de la Grèce. Ses articles de luxe, bijoux, sculptures, vases de bronze ou, comme on disait alors, d'airain de Corinthe, mosaïques et autres objets d'art, acquirent un grand renom. La destruction barbare de cette ville par les Romains, en 146 avant Jésus-Christ, a privé la postérité des trésors les plus précieux (1).

Celles des îles nombreuses de l'Archipel qui n'avaient pas été occupées lors de l'immigration qui peupla la Grèce continentale, ne tardèrent pas à recevoir de celle-ci de nouveaux habitants qui peu à peu expulsèrent les anciens, Phéniciens ou Cariens pour la plupart, ou se les assimilèrent.

Dans la mer d'Ionie, Corcyre (Corfou), dépendante de Corinthe, construisait et armait des vaisseaux pour sa métropole. La fertile Eubée (Négrepont) appartenait aux Athéniens qu'elle approvisionnait, à la faveur du voisinage, des denrées les plus nécessaires à la vie. Beaucoup d'autres îles avaient une existence politique indépendante et étaient généralement alliées libres de Sparte ou d'Athènes. Les plus petites, situées à peu de distance du continent, fournissaient un excellent contingent pour la flotte. Parmi les plus grandes on doit citer Chypre, la Crète et Rhodes. La variété et la qualité de leurs produits, leurs ports spacieux et sûrs, en firent des échelles et des stations d'autant plus importantes que le commerce du monde ancien avait pour principal champ d'activité la Méditerranée et ses dépendances. Nous avons déjà parlé de Chypre au chapitre des Phéniciens. Rhodes mérite une mention particulière pour les lois de navigation qui y prirent naissance et qui devinrent peu à peu le code maritime universel (2). Quant aux Crétois, ils abusèrent de leur habi-

(1) « Corinthe ayant été détruite par les Romains, les marchands se retirèrent à Délos. La religion faisait regarder cette île comme un lieu de sûreté; de plus, elle était très-bien située pour le commerce de l'Italie et de l'Asie, qui, depuis l'anéantissement de l'Afrique et l'affaiblissement de la Grèce, était devenu le plus important. » (Montesquieu, *Esprit des lois*, liv. XXI.)

(2) « Au milieu des guerres où la Grèce consumait ses forces, Rhodes avait

leté comme marins, pour se livrer, surtout après la chute de Carthage et de Corinthe, à une piraterie qui détruisit toute sûreté sur les mers et y interrompit le commerce; il fallut que Pompée employât des forces considérables pour les réduire.

Rien n'est plus intéressant, dans l'histoire du commerce des Grecs, que leurs émigrations et les nombreuses colonies qu'ils ont fondées. Sous ce rapport, ils ont pour le moins égalé les Phéniciens et les Carthaginois; mais ils se répandirent surtout vers l'est, tandis que l'expansion de ces deux peuples s'était plutôt opérée vers l'ouest.

Diverses circonstances concoururent à déterminer leurs fréquentes émigrations. Ce furent tantôt des guerres destructives entre États voisins, tantôt des révolutions intérieures et des luttes de partis. Souvent il ne restait aux vaincus d'autre ressource que la fuite à l'étranger; les uns étaient des mécontents, les autres des exilés. Il n'était pas rare non plus de voir le gouvernement lui-même décréter expressément la fondation de colonies, quelquefois dans un intérêt commercial, plus souvent par des motifs politiques, pour accroître la puissance de l'État, pour écouler le trop-plein de la population, pour éloigner de dangereux ferments de discorde. Après avoir reçu sa population de l'Asie Mineure, contrée où dans les temps les plus reculés s'étaient agitées tant de races diverses, la Grèce, quelques siècles plus tard, répondit à cette immi-

su garder une neutralité prudente; ce fut la cause de sa prospérité. Elle fut pourtant une fois entraînée à la guerre malgré elle. Antigone et son fils Démétrius, qui n'aspiraient à rien moins qu'à la succession totale d'Alexandre, essayèrent de détruire la puissance de Ptolémée, leur ennemi, en tarissant la source de cette puissance, le commerce. Ils interdirent aux Rhodiens le commerce de l'Egypte; ceux-ci résistèrent à toutes les forces et à toutes les machines de Démétrius, le preneur de villes. Depuis ce temps, Rhodes compte un siècle de splendeur; un orgueilleux colosse de cinq cents pieds de haut, à l'entrée du port, laissait passer les vaisseaux entre ses jambes; les escadres de Rhodes dominaient dans la mer Egée, dans la mer Noire et jusque dans les parages de la Sicile. Comme la ligue achéenne fut la dernière puissance militaire de la Grèce expirante, Rhodes en fut la dernière puissance navale. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

gration par l'envoi de nombreux colons dans l'ancienne patrie de ses habitants. Les établissements des Grecs sur les côtes de l'Asie Mineure se multiplièrent si rapidement et s'élevèrent à une telle prospérité, qu'ils finirent non-seulement par absorber toutes les colonies d'origine phénicienne, mais encore par écarter des mers de la Grèce la concurrence des Phéniciens. Ils devinrent les intermédiaires des trois parties du monde ; l'argent de l'Espagne et l'ambre jaune de la Prusse s'échangeaient sur leurs marchés contre les épices de l'Inde et contre l'encens de l'Arabie. Excepté l'Inde, trop éloignée d'ailleurs du grand théâtre de l'histoire, on trouverait difficilement, dans l'ancien monde, un pays aussi favorisé que l'Asie Mineure, un pays mieux préparé par la réunion de tous les dons de la nature pour atteindre, à l'aide de l'activité et de l'intelligence de l'homme, le plus haut degré de civilisation que l'antiquité comportât. Elle n'a pas retrouvé depuis une pareille période de splendeur.

Reproduisant les distinctions de race de la mère patrie, les villes grecques de l'Asie Mineure se formèrent en trois fédérations, Eolienne, Dorienne et Ionienne. La dernière devint la plus riche, la plus puissante, la plus civilisée, et elle réagit sur la métropole elle-même, où prévalurent les usages et la langue de l'Ionie. Les cités les plus considérables de la ligue ionienne furent Milet, Phocée, Ephèse et Colophon. Les deux premières commencèrent à déchoir à l'époque de la domination des Perses ; les deux autres continuèrent de fleurir jusque sous l'empire romain. Milet fut une des plus grandes villes de l'antiquité, et prit rang après Tyr, pour l'importance de son commerce ; elle trafiquait surtout dans le Pont-Euxin où elle fonda, dit-on, trois cents villes et entretint par terre des relations non moins actives avec l'intérieur de l'Asie. Ses tissus étaient renommés (1). Les Colophoniens étaient réputés d'excellents marins, et leur flotte redoutée. Phocée étendit ses opérations dans l'ouest de la Méditerranée et même au

(1) « Ce fut elle qui fonda le premier établissement grec à Naucratis. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

delà des colonnes d'Hercule ; vers le nord de ces parages, elle affronta la concurrence de Carthage elle-même. Pour auxiliaires dans ces entreprises, elle avait les colonies fondées par elle en Italie, dans la Gaule et en Corse. Lorsque, sous Cyrus, les Perses envahirent toute l'Asie Mineure, la majeure partie des Phocéens abandonnèrent leur ville natale, s'embarquèrent à tout hasard sur leurs navires, et atteignirent, après mainte aventure, la côte méridionale des Gaules, où ils fondèrent Massilia (1) (Marseille), vers l'an 560 avant Jésus-Christ. Cette ville ne tarda pas à éclipser sa métropole, et elle grandit surtout après la chute de Carthage. Ses navigateurs ne craignirent pas d'entreprendre de lointains voyages ; Pythéas, par exemple, s'étant avancé, vers l'an 340 avant Jésus-Christ, jusqu'au cap Saint-Vincent (2), navigua de ce point vers l'île de Bretagne et aborda à la pointe sud-est de Cantium (3). Il paraît avoir ensuite pénétré vers le nord plus loin qu'Himilcon. Dans les fragments conservés de la relation de ce voyage, il est question d'une *mer prise*, de la *longue durée des jours*, de *Thulé* et d'autres traits caractéristiques de l'extrême nord (4). Il n'est pas vraisemblable que la recherche de l'ambre jaune ait conduit ce navigateur dans la Bal-

(1) C'est une erreur ; Marseille était déjà fondée; elle reçut seulement quelques-uns des fugitifs de Phocée, ceux qui échappèrent au désastre que la marine carthaginoise leur fit éprouver près d'Alalie en Corse. H. R.

« Euxène, marchand de Phocée, aborde sur la côte gauloise, à l'est du Rhône, vers le sixième siècle avant notre ère ; il reçoit l'hospitalité du roi des Ségobriges ; admis à un festin solennel, où la fille de celui-ci doit choisir un époux, c'est sur lui que la princesse jette les yeux, c'est à lui qu'elle présente la coupe nuptiale; elle lui apporte en dot le golfe où il a pris terre et où il fonde Massilie sur une presqu'île. Telle était la tradition sur la fondation de notre Marseille. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

(2) Dans les Algarves. C'est la pointe la plus occidentale de l'Europe. C. V.

(3) Le pays des Cantiens correspondait au comté actuel de Kent sur le canal ou détroit du Pas-de-Calais. C. V.

(4) Pythéas avait écrit lui-même son *Périple* et une *Description de l'Océan*. Ces ouvrages existaient encore au cinquième siècle ; mais le temps ne les a malheureusement pas respectés, et il n'en reste plus que des fragments dans Pline, Diodore de Sicile et Strabon.

D'après M. Redslob, le voyage de Pythéas, dans toute la partie qui con-

tique, car ce produit se recueillait alors également sur les côtes de la mer du Nord (1). Pythéas paraît être le premier qui visita les parages de la Germanie. Ses considérations sur les marées, qu'il attribue à l'influence de la lune, et sur la navigation vers l'Inde par l'ouest, sont pleines d'intérêt. Il en est de même de ses observations astronomiques provoquées par la longueur des jours et par la brièveté des nuits d'été dans les régions polaires.

Marseille (2) est une de ces rares colonies de l'antiquité qui, favorisées par la fortune non moins que par leur situation, ont conservé leur importance et leur prospérité commer-

cerne les Gaules et l'Espagne, aurait été un voyage de terre. (Voir nos articles mentionnés en note à la page 70.) M. Redslob voit dans la mer prise, ou plus littéralement coagulée, le golfe qui sépare la Suède de la Norwége, caractérisé par l'abondance de la matière visqueuse qu'y offrent les mollusques, et place Thulé dans les mêmes parages. C. V.

(1) Les renseignements que les anciens nous ont laissés sur le commerce de l'ambre jaune sont très-incertains et très-contradictoires. Les Liguriens et les Etrusques, par exemple, tiraient ce produit des bouches du Pô, que les traditions grecques désignent en conséquence sous le nom de fleuve de l'Ambre jaune. Il s'ensuit que cet article ne venait pas seulement par mer des lieux de production sur les navires phéniciens, carthaginois et massiliens, mais qu'on l'apportait aussi par terre de la Baltique et de la mer du Nord à travers les contrées germaniques. Les colonies grecques de la mer Noire paraissent l'avoir reçu par la Pannonie et le Danube.

(*Note de l'auteur*.)

Ajoutons que dans cette note M. Scherer se rapproche beaucoup des opinions professées sur la provenance de l'ambre jaune des anciens et les directions du commerce de ce produit par M. Redslob, qui fait observer, en parlant de l'Eridan, que ce nom s'appliquait à la fois au Pô et au Rhône, considérés dans la haute antiquité comme deux grands bras divergents d'un seul et même fleuve. C. V.

(2) « Nous ne savons rien sur ses premiers siècles; au deuxième et au premier siècle avant Jésus-Christ, nous voyons ses marchands qui vont chercher à travers la Gaule cet étain et ces marchandises du nord de l'Europe, que les Phéniciens et les Carthaginois se procurent par une navigation hardie et mystérieuse dans l'Atlantique. Les indigènes bretons viennent apporter leurs denrées, ou la marine armoricaine va les prendre et les déposer aux embouchures de la Seine, de la Loire ou de la Garonne. Les Phocéens de Marseille remontent le Rhône, ou, si la rapidité de ce fleuve les effraie, ils s'engagent dans une route de terre à travers les Cévennes; de là ils s'embarquent sur la Loire, le fleuve le plus fréquenté, s'arrêtent en passant à Noviodunum des Eduens (Nevers), à Genabum des Carnutes (Orléans), et

ciale jusqu'à nos jours. L'établissement des Grecs dans la Gaule y naturalisa la vigne et l'olivier.

A la ligue ionienne appartenaient en outre, près de la côte de l'Asie Mineure, plusieurs îles, dont Samos (1) et Chios étaient les principales. Leur fécondité extraordinaire en huile, en vins, en fruits et en soie (2), alimentait un commerce lucratif, en même temps que la navigation y trouvait des mouillages sûrs et y recrutait d'excellents marins.

Parmi les villes de la ligue éolienne, on distinguait Mitylène, Cumes et surtout Smyrne, une des plus anciennes places de commerce encore existantes, de même que Marseille et Cadix. Les colonies grecques, échelonnées sur le littoral de l'Asie Mineure, ne possédaient pour la plupart qu'un petit territoire. L'intérieur avait offert des royaumes indépendants, tels que la Phrygie, la Carie, la Lydie, dont la majeure partie fut subjuguée par les Perses et divisée en satrapies. La satrapie la plus riche fut celle de Lydie, dont la capitale, Sardes, était le premier entrepôt du commerce intérieur et le point d'où les marchandises d'Asie, destinées à l'Europe, étaient expédiées sur les ports de mer. Cette ville était, de plus, réputée le princi-

arrivent au terme de leur voyage à Corbilo des Nannètes (Couéron ?). D'autres se servent de la navigation du Rhône et de la Saône ; puis, par une route de terre, arrivent à la Seine qu'ils descendent. D'autres, enfin, mais en plus petit nombre, parce que le pays offre moins de ressources, remontent l'Aude, et descendent la Garonne jusqu'à Burdigala (Bordeaux). Enfin un service de terre, à dos de cheval, ou par le moyen des beaux mulets du Rhône, est organisé entre l'Océan et la Méditerranée, et le trajet se fait en trente jours. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.) (Voir Amédée Thierry, ***Histoire des Gaulois***.)

(1) Samos partagea, sous son tyran Polycrate (540-523), l'empire de la mer Egée, avec Egine, ville dorienne, centre du commerce du Péloponnèse : deux exemples de la prédilection du commerce pour les îles dans les temps de barbarie ; c'est ainsi que, dans ces mêmes parages, il a fait fleurir récemment les rochers d'Hydra et de Syra. » (Richelot, *Esquisse*, etc.)

(2) Il ne s'agit point ici de la soie proprement dite, originaire de la Chine, et dont la culture n'a été introduite en Grèce que dans la période byzantine, comme on le verra plus loin, mais du produit d'une chenille d'espèce différente, bien inférieur en qualité, dont on fabriquait dans l'île de Cos un tissu mentionné par Aristote. (Voir H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

pal marché d'esclaves, et les produits de ses fabriques, notamment ses petits objets de luxe et ses jouets, étaient en renom. Des sables du fleuve Pactole on retirait une quantité d'or assez considérable ; aussi a-t-on attribué aux Lydiens l'invention de la monnaie (1). Quant à la Phrygie, ses plaines fertiles et ses gras pâturages la destinaient à l'agriculture et à l'éducation des troupeaux. La laine de ses brebis noires et le poil soyeux de ses lapins et de ses chèvres d'Angora fournissaient, pour la fabrication des étoffes fines, des matières premières très-recherchées et achetées à un haut prix. La capitale du pays, Célènes, était située sur la grande route de Babylone et de Persépolis. Beaucoup de caravanes s'y rencontraient et y déchargeaient et rechargeaient des marchandises. La route des caravanes commençait à Ephèse ; elle traversait Sardes et Célènes, la Cilicie et l'Arménie, et franchissant l'Euphrate et le Tigre, aboutissait à Suse. Hérodote la décrit avec détail. C'était, sans contredit, la plus sûre, la mieux construite et la plus fréquentée, car elle servait en même temps de route militaire, et elle offrait un grand nombre de stations et de caravanes; aujourd'hui encore elle est souvent parcourue par les caravanes qui vont de Smyrne à Ispahan. Près du Tigre cette route se bifurquait. L'une de ses branches se dirigeait vers le golfe Persique au sud, l'autre vers l'est, dans l'intérieur de l'Asie, par Ecbatane, les défilés Caspiens et Alexandrie d'Arie (Hérat), sur Ortospana. A ce point, cette dernière se partageait à son tour en deux nouvelles branches, l'une septentrionale, l'autre méridionale; celle-ci franchissait les montagnes du sud jusqu'à l'Indus, puis suivait le cours de ce fleuve jus-

(1) L'argent monnayé ne paraît s'être introduit et répandu en Grèce qu'après la fondation des colonies grecques dans l'Asie Mineure, par suite des rapports commerciaux qui s'établirent avec elles. On ne le connaissait pas encore du temps d'Homère, qui n'en parle pas. Le métal le plus usité pour le monnayage était l'argent ; les monnaies d'or sont plus rares, et celles de cuivre ou de fer peut-être les plus rares de toutes.

L'art de monnayer fut, comme tous les autres, tellement perfectionné par les Grecs, que jamais aucun peuple n'a pu les égaler, surtout les Grecs de Sicile, pour la beauté et la perfection artistique des monnaies. (Voir Heeren, t. VII, p. 238, etc.) C. V.

qu'à son embouchure; celle-là communiquait par le mont Paropamise, entre le Caboul et la Petite Boukharie, avec le passage dit de la Tour de pierre, ou Trône de Salomon, dont nous avons déjà fait mention dans l'*aperçu général*, et qui sert encore aujourd'hui de station aux caravanes de la Chine. Cette fixité dans les routes du commerce de l'Asie est, certes, digne de remarque. On y trouve des caravansérails dont l'emplacement est toujours resté le même, depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours.

Les colonies grecques de l'Asie Mineure avaient pris parti pour leur métropole dans sa lutte contre les Perses et recouvré leur indépendance. Elles la perdirent en 387 avant Jésus-Christ par le honteux traité d'Antalcidas qui les soumit de nouveau aux Perses, mais pour peu de temps; lors de la chute de ceux-ci, elles échurent aux Macédoniens, puis partagèrent les nombreuses vicissitudes des autres débris de l'empire d'Alexandre, pour être finalement englobées, avec eux, dans la domination universelle de Rome. Ces commotions politiques et la perte de leur indépendance nuisirent à leur commerce qui, tout en subsistant encore dans quelques villes, ne retrouva plus rien cependant de son ancienne splendeur.

Nous avons dit plus haut que la Grèce tirait de la mer Noire une grande partie de son approvisionnement de grains, et qu'elle entretenait une flotte à cet effet. On conçoit dès lors que l'émigration hellénique dut se diriger aussi de ce côté, et couvrir en peu de temps de colonies toute la côte septentrionale de l'Asie Mineure, depuis l'Hellespont et la Propontide jusqu'au Caucase. Parmi elles brillèrent Sinope, Lampsaque, et surtout Byzance, appelée à jouer plus tard un rôle si éclatant. La fondation de cette dernière, sur les confins de deux parties du monde, est un monument précieux du sens commercial et de la sagacité politique des anciens Grecs. Les relations commerciales de l'Europe avec l'Asie par la mer Noire étaient, à cette époque, incomparablement plus animées et plus étendues que de nos jours, où, depuis quelques dizaines d'années à peine, une certaine activité a reparu sur ce

domaine si longtemps négligé. Sous les empereurs byzantins, les Grecs exploitèrent encore les anciennes routes commerciales du Pont; mais, sous les Turcs, tout fut abandonné.

L'esprit d'entreprise, qui avait fondé les colonies grecques, poussa celles-ci à étendre leurs opérations toujours plus loin vers le nord, dans les contrées limitrophes, dans la Russie méridionale, la Crimée, le Caucase, pays que l'histoire ancienne comprend sous la dénomination générale de Scythie. C'est ici le lieu de mentionner la route commerciale qui des côtes de la mer Noire, où elle avait pour point de départ principal Olbie, sur le Borysthène (Dniéper), se dirigeait, à travers le pays des Scythes, vers les bords de la mer Caspienne et du lac d'Aral. Elle continuait de là par l'Oxus, vers Samarcande et Bactres, où elle se reliait à la grande route de l'Inde et de la Chine. Vers le nord-est, les caravanes grecques, après avoir suivi la mer d'Azof (le lac Méotide), traversaient le Don (Tanaïs) et le Volga (Rha), puis, franchissant l'Oural, atteignaient la route que les caravanes russes prennent encore aujourd'hui entre Orenbourg et Khiva. Des grains, des pelleteries, du bétail et des esclaves, tels étaient les objets les plus importants du négoce avec les Scythes: Il est aussi fait mention de l'or, ce qui prouve que les caravanes pénétraient fort avant dans le nord-est, et que les mines de la Sibérie étaient déjà connues et exploitées. Quant à l'existence, dès cette époque, d'un commerce direct des Grecs avec la Baltique, que quelques-uns supposent, à cause de monnaies grecques découvertes dans le voisinage de cette mer, il y aurait de la témérité à l'admettre. Il est vrai, néanmoins, que, par leurs colonies du Pont-Euxin et du lac Méotide, les Grecs servirent d'intermédiaires avec les contrées les plus éloignées du nord-est, de même que par Marseille avec celles du nord-ouest.

Tandis que l'esprit commercial avait créé les établissements de la mer Noire, des vues politiques et des idées de conquête présidèrent de plus à la colonisation de la basse Italie et de la Sicile. La civilisation hellénique jeta dans ces deux pays de

profondes racines, et soumit Rome elle-même à son influence; tout ce que les ravages de la guerre laissèrent subsister en Italie des arts de la paix, a chez elle son origine.

L'histoire primitive de la Sicile n'est qu'une tradition fabuleuse. Cette île, dotée par la nature des productions les plus variées, dut offrir un puissant attrait à l'immigration, surtout à une époque telle que le dixième siècle avant Jésus-Christ, où les peuples cherchaient des demeures fixes. Les premières immigrations furent celles de la Phénicie, puis vinrent celles de la Grèce, et en particulier du Péloponnèse, plus tard celles de Carthage. La plus ancienne des colonies grecques en Sicile fut Zancle, ensuite appelée Messine; mais la plus puissante fut Syracuse, fondée par le Corinthien Archias, en 735 avant Jésus-Christ. Le nom de Syracuse remplit quelques-unes des pages les plus brillantes de l'histoire ancienne, et la résistance qu'elle opposa aux Carthaginois, en empêchant ces derniers d'achever la soumission de la Sicile, décida la victoire des Romains. Comme place de commerce, Syracuse était le centre des exportations et des importations d'une île, alors beaucoup plus fertile, beaucoup mieux cultivée et beaucoup plus peuplée qu'elle ne l'est aujourd'hui; jusqu'aux derniers temps de l'empire romain, elle demeura le port principal pour le commerce des grains. La Sicile était l'un des greniers de Rome et les auteurs classiques la surnommèrent les délices du genre humain.

Sur le continent italien nous trouvons aussi un grand nombre d'établissements grecs. Toute la basse Italie n'était, à vrai dire, qu'une colonie grecque; et sa dénomination de Grande-Grèce est pleinement justifiée. L'arrivée des premiers colons y date de la guerre de Troie, c'est-à-dire du douzième siècle avant Jésus-Christ. Les Argiens y fondèrent Canusium et Bénévent. Un peu plus tard surgirent Cumes, la mère de Parthénope (Náples), Sybaris, Crotone, Tarente, Rhégium et beaucoup d'autres villes. Le pays, du reste, avait déjà atteint un certain degré de civilisation, quand il fut occupé par les Grecs. Les Étrusques, d'origine pélasgique, les premiers, sans con-

tredit, qui pénétrèrent dans la Péninsule de l'Apennin, étaient principalement établis dans la haute et la moyenne Italie. Cependant ils s'étaient aussi répandus dans la basse Italie et y avaient porté cette civilisation que vante l'antiquité. La civilisation étrusque n'est pas seulement contemporaine de celle de la Phénicie, elle offre beaucoup de traits de ressemblance avec elle. Il est certain que, bien avant les Grecs, les Étrusques ont connu les principes d'un gouvernement libre, possédé des lois équitables et humaines, trafiqué, navigué, souvent, il est vrai, comme pirates, exercé les arts mécaniques et cultivé les beaux-arts; les vases étrusques en font foi. Ils ne s'élevèrent jamais, néanmoins, au point que les Grecs atteignirent plus tard; ils déclinèrent après l'arrivée des Grecs, et ils devinrent ensuite la première proie de l'ambition romaine.

Bien que les colonies de la Grande-Grèce fussent des républiques indépendantes, Syracuse exerçait sur elles une certaine suprématie. Les guerres civiles de la mère patrie s'étant reproduites entre elles, leurs divisions intestines les affaiblirent tellement qu'il ne fallut pas de grands efforts aux Romains pour les subjuguer. Situées presque toutes sur le bord de la mer, elles ne négligèrent jamais entièrement le commerce et la navigation; néanmoins elles paraissent avoir été de préférence adonnées à l'industrie et aux beaux-arts.

Il nous reste à parler des établissements en Sardaigne et en Corse, de Cyrène dans le nord de l'Afrique et de Sagonte en Espagne. Les uns furent fondés à l'époque où les Grecs disputèrent avec succès la domination de la Sicile aux Carthaginois, et allèrent même les attaquer jusqu'en Afrique, vers 480 avant Jésus-Christ; les autres devaient leur origine à Marseille (1). La position de Cyrène, entre le Nil et la Grande Syrte, offrait le point de départ le plus avantageux

(1) Cette origine ne se rapporte évidemment qu'aux établissements grecs en Sardaigne et en Corse; car Cyrène reçut ses premiers habitants de Théra, une des Cyclades, et Sagonte était une colonie de Zacynthe (Zante). C. V.

pour le commerce avec l'intérieur de l'Afrique ; les Arabes surent, plus tard, en comprendre l'importance et l'exploiter. Malgré le voisinage du désert, les environs immédiats de Cyrène étaient très-fertiles ; ils étaient riches en grains, en huile et en vin ; et les flancs des montagnes y offraient d'excellents pâturages. De là venaient ces coursiers fameux, qui remportaient si souvent le prix aux jeux Olympiques. Sur les coteaux et dans les vallées de la Cyrénaïque croissait aussi le silphium, cette plante si recherchée dans l'antiquité, qui ne se trouvait point ailleurs (1), et dont les feuilles servaient à la nourriture du bétail, la tige à celle de l'homme, tandis que le jus de la racine était estimé à la fois comme friandise et comme médicament. Le monopole de cet article suffit seul pour maintenir longtemps la prospérité de la colonie, malgré les troubles qui l'agitèrent. Son déclin commence au partage de l'empire macédonien, qui la réunit à l'Egypte. Les restes de son commerce extérieur furent détruits par la jalousie de Carthage, de cette rivale puissante qui détacha peu à peu de la mère patrie toutes les colonies grecques du littoral africain, pour les attirer dans sa propre sphère.

On le voit, les Grecs occupent parmi les peuples commerçants de l'antiquité une place des plus honorables. Ils ne furent pas de hardis navigateurs comme les Phéniciens, ils ne découvrirent pas, comme ces derniers, des régions lointaines ; ils n'eurent même pas une politique commerciale comme Carthage. Mais, comme colonisateurs, ils ne le cèdent point à ces deux peuples, et aucune nation ancienne n'a rendu plus de services à la civilisation en général. Leur goût pour les arts et pour les lettres se transmit à la plupart de leurs colonies, et leurs études embrassèrent, non-seulement la rhétorique, la philosophie et les autres branches du savoir académique, mais encore les sciences applicables et positives, telles que les mathématiques, l'astronomie et la géographie. Le

(1) Le silphium de la Cyrénaïque était bien préféré à celui que fournissait la Médie. C. V.

plus grand ingénieur de l'antiquité, Archimède, fut un Grec. La domination macédonienne porta l'influence grecque en Egypte; car l'âge brillant des Ptolémées est évidemment né de cette influence, et non des traditions nationales de l'époque des Pharaons. Les Grecs, s'il est permis de s'exprimer ainsi à propos de l'antiquité, avaient une mission cosmopolite, et ils ont su la remplir. Rome soumit le monde à ses armes, mais elle fut elle-même obligée d'emprunter aux Grecs leur cachet intellectuel. Ils ne dédaignèrent point la gloire militaire, mais ils surent aussi apprécier la paix et ses travaux bienfaisants qui rapprochent les nations; ils concoururent directement et indirectement au développement du commerce, de l'industrie et de la navigation; et la perte de leur indépendance, avec la chute de Carthage qui eut lieu vers la même époque, marque le point à partir duquel le commerce de l'antiquité marche rapidement vers sa décadence.

VI. — Les Romains.

Ce peuple, le plus puissant de l'antiquité, qui domina le monde durant des siècles, ne fournit de matériaux que pour l'histoire de la décadence du commerce. Parmi tant de qualités éminentes qui distinguaient les Romains, on chercherait vainement le goût des arts de la paix. Ils furent de vaillants guerriers et de généreux patriotes, des hommes d'État habiles et de sages législateurs, des orateurs et des savants, parfois même d'heureux imitateurs de la littérature hellénique; ils ne furent jamais des commerçants. Leur politique fut exclusivement conquérante; ils ne comprirent d'autre domination que celle du glaive. Ils ne laissèrent d'autres peuples s'enrichir par le commerce, que pour les dépouiller de leurs gains par la force des armes. Pour eux l'économie politique consistait tout entière dans la consommation, et non dans la production et l'accumulation des richesses. Le développement pacifique

de la puissance et du bien-être était si peu dans leur nature, et les moyens qui le procurent si peu de leur goût, qu'ils méprisèrent l'industrie et le commerce, et les abandonnèrent aux esclaves et aux affranchis, comme des occupations indignes d'un citoyen romain. Une loi spéciale, la loi Flaminia, défendait expressément aux patriciens de s'adonner au commerce. (1) Les opérations connues de certains sénateurs étaient de l'agiotage et non pas du commerce : telles étaient, par exemple, leurs spéculations sur les maisons et sur les ter-

(1) « A Rome, les professions de l'industrie des villes étaient exercées par des *ærarii* ou des *libertini*, affranchis ou fils d'affranchis. Ils composaient primitivement neuf corporations urbaines, que l'on fait remonter au règne de Numa : les *tibicines* ou musiciens, qui servaient sans doute dans les armées, les orfévres, les charpentiers, les teinturiers, les corroyeurs, les tanneurs, les chaudronniers, les potiers, et une neuvième renfermant toutes les autres professions. Ces corporations avaient leurs chefs, leurs propriétés, leurs dévotions particulières, comme nos corps de métiers. » (H. Richelot, *Esquisse,* etc.)

Avec le temps, ces corporations se multiplièrent, et le cercle de leurs attributions s'étendit et se diversifia. Cependant le droit de former une corporation n'est accordé, dit la loi romaine (Digeste, l. III, t. IV), que dans un petit nombre de cas, par exemple, pour la ferme des impôts, pour l'exploitation des mines d'or ou d'argent, ou pour celle des salines. La même loi cite encore la corporation des boulangers à Rome, et celles des marins, qui étaient répandues dans les provinces. Elles avaient une caisse commune, et un syndic chargé d'administrer les affaires sociales. Quelques-unes d'entre elles obtenaient la dispense de certaines charges. Avant la guerre de Persée, c'est-à-dire pendant les six premiers siècles de Rome, il n'y eut point de boulangers ; chaque ménage faisait son pain : c'était l'ouvrage des femmes, et, dans les maisons riches, une des attributions des cuisiniers.

Il est question, au second livre de Tite-Live, d'un collége des marchands institué dans les premiers temps de la république. Mais quels que fussent en général les préjugés des Romains contre le commerce, leurs patriciens, avides par instinct de race et par leur constitution politique qui attribuait la puissance à la richesse, n'en dédaignaient nullement les profits. Les grandes opérations de commerce étaient même réputées honorables, comme le dit Cicéron. Il y eut beaucoup de grands personnages qui pensaient, comme Vespasien, que l'argent sent toujours bon ; seulement, au lieu d'exercer eux-mêmes un négoce, ils confiaient leurs intérêts à un esclave ou à un affranchi. Les actions *institoria* et *tributoria* (Digeste, l. XIV, t. III) furent établies pour les obliger à l'exécution des engagements de leur préposé et les soumettre aux charges des négociations dont ils recueillaient les profits.

Les passages qui, dans le texte de notre auteur, se rapportent à l'aversion des Romains pour le commerce, peuvent sembler, d'après cela, formulés en termes trop absolus, ou du moins ils sont plus spécialement applicables aux

rains. Les Grecs aussi, il est vrai, faisaient peu de cas des artisans et des petits marchands ; mais ils étaient doués d'une rare sagacité commerciale, qui, comme nous l'avons vu, éclata dans leur politique extérieure. Les colonies des Romains furent toutes militaires : c'étaient des camps, des postes fortifiés, établis dans l'intérieur des terres, sans la moindre destination commerciale. Nous admirons encore aujourd'hui dans leurs débris les proportions gigantesques de ces travaux des Romains ; mais, s'ils attestent une grande habileté stratégique et un déploiement de forces extraordinaire, au point de vue de la vraie mission de la puissance, qui consiste à répandre le plus de bienfaits possible parmi les hommes, ils furent d'une complète stérilité. Il va sans dire qu'il ne s'agit pas ici du commerce de détail, qui existe chez presque tous les peuples pour la satisfaction des besoins quotidiens, mais de ce négoce, qui anime la nation tout entière, vivifie l'industrie et la navigation et enrichit toutes les classes. Si un vaste champ s'offre à l'historien des guerres, des gouvernements, de la constitution, de la religion et même de la littérature de Rome, celui de son commerce est limité par un étroit horizon.

La géographie profita peu de ses vastes conquêtes ; il serait même plus exact de dire qu'elle rétrograda depuis la ruine de Carthage. Si l'on connut mieux quelques contrées européennes, telles que les Gaules, la Germanie et la Bretagne, les régions éloignées de l'Afrique et de l'Asie, accessibles seulement à l'audace persévérante du commerce, tombèrent de plus en plus dans l'oubli. Parmi les nombreux écrivains de Rome, il ne se trouve pas un seul Hérodote ; Strabon, Ménippe, Ptolémée, etc., sources de l'histoire du commerce de l'antiquité dans les derniers temps, étaient des Grecs ; tous ont écrit dans la langue de leur pays (1).

premiers siècles de Rome, dans lesquels, suivant Denys d'Halicarnasse, il n'était permis à aucun Romain de gagner sa vie ni par le trafic, ni par une industrie manuelle. (Voir H. Richelot, *Esquisse*, etc.) C. V.

(1) M. Scherer oublie que Pline l'Ancien était un Romain. H. R.

Antérieurement à la fondation de Rome en 753 avant Jésus-Christ, l'Italie centrale était habitée par les Etrusques, peuple très-avancé pour son époque, que nous avons déjà mentionné en traitant, au chapitre précédent, des colonies de la Grande-Grèce. Ils s'adonnaient au commerce et à la navigation, et se distinguaient par leur industrie. Les Romains auraient pu s'instruire à leur école, et, après les avoir subjugués, faire continuer par les vaincus la culture des arts utiles. Mais ils n'en firent rien. Ils dépouillèrent les Etrusques de leurs trésors, les contraignirent au service militaire, et, dédaignant les autres avantages qu'ils pouvaient retirer de leur conquête, ils laissèrent le commerce et la navigation à Carthage et aux colonies grecques. On élevait le Romain pour la guerre. Comme c'était elle qui lui procurait noblesse, honneurs, emplois et richesses, elle fut aussi le seul art qu'il s'appliquât à perfectionner. Rome était un Etat essentiellement militaire ; et elle resta jusqu'à sa chute ce qu'elle avait été à son origine. A côté du métier des armes, l'agriculture seule était réputée une occupation d'hommes libres ; encore, vers la fin de la république, cessa-t-elle d'être en honneur et fut-elle négligée (1).

(1) « Les Romains sont un peuple de laboureurs et de soldats. Un grand nombre de leurs noms et de leurs surnoms sont empruntés des travaux agricoles : Pison vient de *pisere*, piler ; Fabius et Lentulus sont des noms de légumes, la fève et la lentille ; Bubulcus, surnom des Junius, veut dire un bouvier. « Le plus bel éloge qu'on pût faire d'un homme, dit Caton, c'était « de l'appeler un bon laboureur. » La sagesse agricole des premiers temps de Rome se formula dans plusieurs proverbes que Pline a conservés : « Mauvais cultivateur, celui qui achète ce que sa ferme peut lui fournir ; « mauvais père de famille, celui qui fait le jour ce qu'il peut faire la nuit, « à moins que le temps ne s'y oppose ; plus mauvais encore celui qui fait « aux jours ouvrables ce qu'il pourrait remettre aux jours fériés, et le pire « de tous, celui qui, dans un beau temps, travaille sous son toit au lieu « d'être aux champs. » Ici apparaît le génie âpre, laborieux, rangé, économe de ces cultivateurs qui laboureront le monde avec leur épée comme ils labourent le Latium avec leur charrue...

« Tous les écrivains anciens, historiens, géographes et poëtes, vantent les charmes de l'Italie. « Nul pays au monde, dit Pline, ne fournit plus amplement à tous les besoins de la vie : grains, vins, huiles, lin, laines, trou- « peaux ; pour les courses mêmes, on ne préfère pas les chevaux étrangers

Pour l'objet qui nous intéresse, l'histoire romaine peut se diviser en trois périodes : la première se termine à la chute de Carthage, en 146 avant Jésus-Christ ; en étendant, à cette époque, sa domination hors de l'Italie, Rome eût dû ouvrir les yeux sur l'importance du commerce, source de la puissance de sa rivale, mais elle ne vit rien, ou ne voulut rien voir. Dans la seconde période, qui se poursuit jusqu'à la fin de la république, en 31 avant Jésus-Christ, elle s'enrichit des dépouilles de presque tous les peuples. La troisième, qui commence à l'établissement de l'empire, finit à Constantin et à la translation du siége du gouvernement à Constantinople, l'an 330 de l'ère chrétienne. Dans cette dernière période, Rome, sans doute, eut un commerce, mais un commerce passif, qui conduisit à l'appauvrissement graduel et à la ruine finale de l'empire. Nous n'avons que peu de chose à dire ici de la seconde période ; c'est de la troisième que nous nous occuperons principalement (1).

« à ceux de la race indigène. Quant aux mines, or, argent, cuivre, fer, elle « a tiré de son sein tous les métaux, tant qu'elle l'a voulu.

« Il n'y avait point de froment comparable à celui d'Italie pour la blancheur et pour la pesanteur ; parmi les froments étrangers, les plus estimés étaient ceux de Béotie, ceux de Sicile et ceux d'Afrique ; les froments de Thrace et d'Egypte tenaient le troisième rang pour la pesanteur. L'heureuse Campanie produisait le blé le plus beau. On prétendait qu'il s'y trouvait des terres qui donnaient par an deux récoltes d'épeautre, une troisième de panis, et quelquefois une quatrième de légumes. Nous pouvons conclure de quelques passages de Pline et de Virgile que les Italiens connaissaient les assolements, ou du moins qu'ils entrevoyaient l'art d'alterner les cultures...

« Les consuls et les dictateurs labouraient eux-mêmes ; sous la main soigneuse et intelligente du maître, la terre était d'une fertilité extrême. Plus tard, quand la race des petits propriétaires fut dévorée par les combats, le sol devint la propriété de quelques hommes opulents. Ces oligarques élégants et mous, dont les villas étaient des lieux de délices, eussent rougi de se mettre nus, comme Cincinnatus, pour labourer avec leurs esclaves et leurs bœufs ; la culture de ces immenses domaines fut abandonnée à des esclaves enchaînés et à des malfaiteurs condamnés au travail. « Les grands domaines « ont perdu l'Italie et même les provinces, » s'écriait Pline, « et en effet, l'Italie, vaste jardin d'agrément, épuisée d'hommes, inhabile à produire, criait famine pour peu qu'un pirate interceptât les convois de blés de Sicile et d'Afrique. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.) — Voir à ce sujet l'ouvrage capital de M. Dureau de la Malle, *Economie politique des Romains*.

(1) Nous ne saurions passer outre, sans donner, comme nous l'avons déjà

Toutes ces victoires, toutes ces conquêtes des Romains, si admirées et si célébrées, sont à déplorer comme autant de dé-

fait pour l'Attique à la page 94, quelques détails sur l'étendue et la population de l'empire des Césars, sur le caractère de la domination impériale dans son beau temps, sur l'état social et la condition des esclaves, sur les mœurs publiques et privées et sur la vie matérielle chez les Romains. Le même ouvrage nous fournira les notions indispensables dont nous composerons cette courte notice, tantôt en le citant, tantôt en le résumant. C. V.

« Octave, devenu Auguste, étendit la frontière romaine jusqu'au Danube, et recommanda à ses successeurs de ne plus songer à l'agrandissement de l'empire. Il ne fut qu'imparfaitement obéi. La Bretagne, où César avait débarqué, fut soumise. Trajan, Espagnol ardent et dédaigneux des traditions, recula la limite bien loin par delà le Danube, et arriva de victoire en victoire jusqu'au bord du golfe Persique. Adrien, son successeur, garda la Dacie au delà du Danube, mais se retira derrière l'Euphrate. Voici donc les peuples qui échappèrent au joug romain : en Europe, les Hiberniens (l'Irlande) et les Gaëls de la Calédonie, la masse des Germains et la masse des Slaves ; en Asie, les tribus de l'Asie centrale, les Chinois, les Indous, les Arabes, les Parthes avec les Perses, défendus par cet Euphrate, sur la rive gauche duquel les Romains ne firent que des trouées passagères ; en Afrique, les Blemmyes au delà de Syène et tout ce qu'il y avait d'hommes après le désert. »

Gibbon évalue la population de l'empire à 120 millions d'âmes, dont les esclaves auraient formé la moitié au moins. Ce grand corps si peu homogène, par la diversité de ses races et de ses climats, ne comportait plus d'autre gouvernement que le despotisme. L'Italie était le centre naturel de cette immense domination. D'un côté de la Péninsule, les Romains avaient rencontré la civilisation vieillie des Hellènes ; de l'autre, la civilisation naissante des Gaulois et des Ibères. La Péninsule italique n'était pas moins intermédiaire par sa civilisation que par sa situation géographique. Soutenir la débilité sénile des premiers et instruire la jeunesse des seconds, telle fut la mission de Rome conquérante.

« Mais, située sur le Tibre, qui décharge ses eaux dans la mer de l'Occident, elle inclina davantage de ce côté. Le monde romain, à proprement parler, c'est l'Occident que Rome civilise ; l'Orient, qui remet aux mains de Rome le flambeau de la civilisation, reste toujours grec. On voit ainsi d'un côté le monde de César, de l'autre le monde d'Alexandre.

« L'empire arracha les clans de la Gaule et de l'Espagne barbares, comme les petits États de la Grèce et de l'Asie civilisées, aux éternelles guerres qui les déchiraient. De même que le monde s'était tu devant Alexandre, il déposa le glaive devant les Césars. L'empire arracha les pays conquis par les armes romaines aux exactions des proconsuls. Les provinces furent régulièrement administrées par les officiers des Césars ou du sénat. Des armées et des flottes stationnèrent partout où le besoin de l'ordre réclamait leur présence. Des routes assurèrent les communications entre les parties les plus éloignées. Le marchand ne fut plus entravé dans ses spéculations par les

faites au point de vue de la prospérité matérielle du genre humain. Rome, vers laquelle affluèrent toutes les dépouilles du

querelles des rois et des républiques; il ne fut plus inquiété par les pirates; tout l'univers romain fut son domaine. Pendant que toutes les provinces échangeaient leurs productions, elles échangeaient aussi leurs idées; un niveau passable de civilisation s'établissait partout, et les sujets de l'empire jouissaient de tout le bien-être que comporte la condition humaine en l'absence de la liberté politique. Strabon dit que jamais les Romains et leurs alliés n'avaient connu cette paix, cette abondance dont ils commencèrent à jouir sous Auguste, et qu'ils continuèrent de goûter sous Tibère. Il est vrai que Rome, avec son incroyable puissance d'assimilation, absorbait la meilleure partie des forces de ce grand corps; mais Rome impériale ne fut point exclusive comme Rome républicaine; elle dota du droit de cité toutes les provinces, et elle couvrit de la pourpre des hommes de toute race, des hommes d'Espagne, d'Afrique et de Syrie, et jusqu'à des Goths et des Arabes. »

L'esclavage était dans les mœurs anciennes comme la domesticité est dans les nôtres. Chez les Romains, comme chez les Grecs, les marchés d'esclaves étaient approvisionnés par les prisonniers de guerre, et comme la guerre était alors l'état permanent des sociétés, qu'on vendait la masse des habitants des villes prises, et qu'on appliquait rarement le principe de l'échange des captifs, la fabrique d'esclaves ne s'arrêtait pas et fournissait toujours. La loi réglait la vente des esclaves d'après les mêmes principes qui présidaient à celle du bétail. On les dressait pour toutes les industries et pour tous les services, et le luxe des riches ne se servait pas seulement de leurs agréments et de leur habileté pour la satisfaction des besoins matériels et les plaisirs du corps, mais encore de leurs talents artistiques et littéraires pour les jouissances de l'esprit. On ne se contentait pas d'en faire des laboureurs, des artisans, des domestiques et des gladiateurs; on les employait aussi comme intendants, comme secrétaires, comme médecins, etc., et il s'est trouvé parmi eux plus d'un poëte élégant comme Phèdre, et plus d'un sublime philosophe comme Epictète. Ainsi, tout en privant cette classe de tous les droits de l'homme, les Romains ne semblent pas avoir redouté les lumières de leurs esclaves; tant l'esclavage était profondément enraciné dans les sociétés antiques !

Plutarque a fait la remarque que, chez les Romains des premiers temps, les esclaves, en petit nombre, étaient les compagnons de table et de travail, et presque les amis de leurs maîtres. Mais, quand les Romains renoncèrent à leur ancienne frugalité, et que le nombre des esclaves s'accrut, ils ne vécurent plus de la même vie que ces derniers, et furent obligés de les tenir sous une discipline plus sévère; de là des rigueurs et des cruautés atroces qui provoquèrent la révolte dont le gladiateur Spartacus fut le héros. Il y avait alors de riches patriciens qui comptaient leurs esclaves par milliers. Athénée, qu'il ne faut peut-être pas prendre à la lettre, prétend même avoir connu plusieurs Romains qui en possédaient jusqu'à dix et vingt mille.

« L'empire apporta des adoucissements dans la condition des esclaves;

monde ancien, ne sut que consommer, et non produire. L'histoire ne présente, l'Espagne à part, aucun autre exemple de cette impuissance économique.

la grandeur même du monde romain avait élargi le sentiment de l'humanité, et les affranchis, qui étaient partout, ne pouvaient conserver les idées étroites des patriciens. Sénèque écrivit d'admirables lignes en faveur des esclaves ; le droit de vie et de mort fut enlevé aux maîtres par Adrien ; Antonin voulut que les esclaves maltraités injustement fussent vendus à un autre maître, et reconnut ainsi dans la marchandise le caractère sacré de l'homme. Le christianisme, né parmi les petits, demanda des améliorations nouvelles en arrivant au pouvoir. Constantin déclara homicides les maîtres qui blesseraient mortellement leurs esclaves, et les cas d'affranchissements furent multipliés....

« Des cabanes de chaume, des lits de paille, des racines et de la vaisselle de terre, tel est l'idéal de la simplicité et de la frugalité des premiers Romains. Des lois somptuaires restreignaient dans d'étroites limites les dépenses des particuliers, dont la surveillance était confiée aux censeurs. Ces magistrats luttèrent tant qu'ils purent contre le luxe. Caton et Flaccus frappèrent d'impôts les vêtements et les bijoux des femmes, les voitures et les esclaves de prix ; mais le luxe l'emporta...

« Rome commençait à connaître la Grèce et l'Asie, et chacune de ses conquêtes lui apportait une nouvelle jouissance, un nouveau besoin. La victoire de Scipion l'Asiatique créa le goût des vases d'argent ciselé, des riches tissus, des lits de table ornés de bronze ; la victoire de Mummius créa celui des vases corinthiens et des tableaux ; la victoire de Pompée, enfin, celui des perles et des pierres précieuses.

« Lucullus, à qui l'Europe doit la cerise du Pont, fut le grand introducteur à Rome des délices de la vie. »

Nous n'entreprendrons pas de faire ici le tableau des profusions du luxe de table des grands de Rome depuis cet illustre prodigue jusqu'à l'insensé Héliogabale, non plus que celui des magnificences qu'ils déployaient dans leurs palais de ville et dans leurs maisons de campagne, dans leur habillement et dans leurs fêtes ; mais quelques traits nous ont paru indispensables.

Ils prodiguèrent l'or aux plus vils usages. Avec l'alliage appelé airain de Corinthe, plus précieux que l'argent et aussi précieux que l'or, on faisait de magnifiques candélabres. Les meubles les plus recherchés étaient ceux de bois de citre, d'érable et de térébinthe, incrusté ou plaqué en corne, en ivoire et en écaille de tortue. Des pierres spéculaires, blanches ou transparentes, ou même des verres coloriés, garnissaient les fenêtres. Longtemps on ne s'était servi que de miroirs d'étain, dont les plus beaux se fabriquaient à Brindes, ou de miroirs d'airain et de fer bruni ; au temps de Pline, tout le monde, jusqu'aux servantes, se mirait dans des miroirs d'argent. Les verreries de Sidon fournirent même des miroirs de verre, qui tapissèrent les murs des appartements et les alcôves des lits, et même furent incrustés dans les plats et les bassins où l'on servait les viandes. Dans les festins, la

Les Romains ont contribué plus que les barbares à détruire la civilisation ancienne. Les trésors qu'ils amassaient dans

vaisselle était d'argent et d'or ciselés ; on se servait aussi de coupes de verre, travaillées avec goût. Le cristal, qui venait d'Egypte, était excessivement recherché. Mais de tous les vases, les plus précieux étaient les vases murrhins qui venaient d'Orient. La consommation des parfums et des essences était considérable. Le nard de Syrie, l'amomum de l'Arménie, l'encens de l'Arabie, la myrrhe et la cinnamome de l'Afrique, la rose de l'Italie, et surtout le baume de la Judée, servirent à composer une foule de cosmétiques, dont l'usage ne tarda pas à passer des dames aux hommes, et des villes dans les camps.

« Toutes ces sensualités, qui des Assyriens et des Egyptiens avaient passé aux Grecs, avaient été transmises par ceux-ci aux Romains. Mais l'aristocratie romaine avait dépassé ses maîtres, parce qu'elle était plus riche, et que, sous le despotisme impérial qui restreignait la vie politique, elle avait tout le temps de soigner ses jouissances privées. Les riches des sociétés modernes n'habitent pas dans des palais aussi magnifiques, et ne font pas servir sur leurs tables des mets aussi rares; mais ils jouissent d'un plus véritable confort, à moins de frais que ces patriciens fastueux, qui étaient cahotés dans des voitures non suspendues, et qui n'avaient ni bas ni fourchettes. Les progrès de l'industrie et du commerce ont même mis à la portée de nos ménages bourgeois beaucoup d'objets de luxe qui ruinaient alors les plus riches sénateurs, par exemple le cristal et la porcelaine. »

On peut juger de l'opulence de l'aristocratie romaine par celle de Crassus, qui possédait, dit-on, 200 millions de sesterces (environ 40 millions de fr.); les affranchis de Claude étaient plus riches encore.

La toge, l'habit civil des Romains, était un manteau de laine qu'on mettait par-dessus la tunique, et qui enveloppait tout le corps de la tête aux pieds. Garnie de larges nœuds de pourpre, comme la portaient les sénateurs, elle prenait le nom de *laticlave*. La toge blanche, bordée d'une bande de pourpre, que portaient les jeunes gens jusqu'à leur dix-septième année, les grands magistrats et les pontifes dans l'exercice de leurs fonctions, s'appelait la *prétexte*. Le manteau des Grecs, *pallium*, plus léger que la toge, pénétra à Rome avec le reste de leur civilisation. L'habit militaire était le *sagum*, aussi étroit que la toge était ample. Les femmes portaient la prétexte jusqu'à ce qu'elles fussent mariées ; elles revêtaient ensuite la *stola* aux plis nombreux, longue et fermée, et la *palla* par-dessus. La couleur pourpre ou violacée, ou la couleur blanc azuré, la finesse du tissu, les broderies, distinguaient les vêtements des riches.

Des sandales attachées avec des cordons ou des bandes de cuir formaient la chaussure habituelle des Romains. Cependant on portait aussi plusieurs autres espèces de chaussures, dont quelques-unes couvraient entièrement le pied. Les hommes allaient ordinairement tête nue ; les femmes s'enveloppaient la tête de réseaux. L'usage de se raser la barbe avait été introduit à Rome par Scipion Emilien. Les boutiques des barbiers devinrent le rendez-vous des oisifs de Rome, comme de ceux d'Athènes ; c'étaient les cafés de

leur métropole, étaient les trophées d'autant de provinces pillées et frappées de mort. Le proconsul, dit Salluste, arrivait pauvre dans une province riche, et il la laissait pauvre, s'étant lui-même enrichi. Partout où ils mirent le pied, ils laissèrent après eux des ruines. Carthage et Corinthe, les colonies d'Espagne et de Sicile, celles du Pont-Euxin et de l'Asie Mineure, sont anéanties. On les dépouille de tout ce qui offre une valeur réalisable en or ou en argent; et le vainqueur ne songe pas un moment à recueillir l'héritage infiniment plus riche de leur commerce et de leur industrie. Dévastées et dépeuplées, ces cités, jadis florissantes, sont plongées dans la détresse; leurs ports s'ensablent, leurs fabriques s'arrêtent; l'agriculture elle-même dépérit, et les contrées les plus fertiles se changent en déserts. Quelle différence entre l'Espagne sous la domination carthaginoise, ou l'Asie Mineure aux beaux temps de la Grèce, et cette même Espagne, cette même Asie Mineure, sous le joug des Romains (1) !

Le commerce qui avait pu survivre à l'indépendance des

l'antiquité. Quant aux pauvres de Rome, ils habitaient, comme les pauvres de toutes les grandes villes, dans les mansardes des maisons, *cœnacula.* Entassés dans des demeures étroites et fétides, ils avaient leurs quartiers particuliers. Ils dormaient sur des matelas de bourre; un grabat à trois pieds, avec une table qui n'en a que deux, une lampe et un gobelet de corne, une moitié d'amphore, voilà, dans Martial, le mobilier du misérable Vacerra. Ils ne portaient qu'une simple tunique, ou quelquefois une toge grossière de couleur brune. Horace les nourrit de noix et de pois chiches. Dans Martial, ils sont réduits à la bette et aux harengs, et les esclaves dînent avec du fromage de Luna. Faisons observer cependant que l'État se chargeait d'adoucir par ses largesses l'amertume de ces privations domestiques, et que la plèbe de Rome était régalée dans les grandes occasions et amusée aux frais du trésor, avec une magnificence qu'on n'a jamais égalée. (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

(1) Ce jugement de l'auteur nous semble pécher à l'égard des Romains par un excès de sévérité, en particulier pour ce qui concerne l'état de l'Espagne sous leur domination. C. V.

Tout ce tableau est visiblement exagéré. On peut voir dans l'ouvrage de M. Dureau de la Malle comment, malgré les dévastations des guerres, malgré les rapines des proconsuls, le travail faisait sans cesse renaître la richesse dans les contrées soumises, et en particulier dans l'Asie Mineure, tandis que, par des causes diverses, le pays qui recevait les dépouilles de ces

cités marchandes, perdit toute sa liberté d'allures, et ne fut bientôt plus qu'un mode d'acquittement des tributs imposés par la dominatrice du monde aux peuples conquis. Ne produisant rien, et ne faisant que consommer, Rome, dont la population s'était élevée à plusieurs millions (1), ne pouvait se passer des importations des provinces, qui, ne fût-ce que pour cette raison, durent conserver leur puissance productive. Ces importations avaient un double objet, assurer la subsistance quotidienne, alimenter le luxe et les dissipations des riches et des grands.

Du pain et des spectacles, telle était la maxime de la politique romaine sous les empereurs. Sur ces deux mots reposaient la tranquillité et la sûreté de l'État. Il fallait que le peuple fût nourri et amusé (2). L'Italie, ravagée et dépeuplée

guerres et le fruit de ces rapines, l'Italie elle-même, se dépeuplait et s'appauvrissait. H. R.

(1) M. Dureau de la Malle évalue la population de la Péninsule italique sous les premiers empereurs à 9 millions et demi d'âmes, et celle de la Gaule proprement dite ou France actuelle à 10 millions et demi environ, au quatrième siècle de notre ère. Selon lui, le nombre des esclaves, loin de dépasser celui des hommes libres, aurait été constamment inférieur à ce dernier.

Le même auteur, en fondant ses calculs sur la superficie de Rome, ainsi que sur les données que l'on possède sur la consommation de ses habitants, a cru devoir réduire à 560,000 âmes le maximum de la population de cette capitale, avec les faubourgs qui en dépendaient.

En effet Rome, avec ses 275 places ou carrefours, ses 424 temples entourés de bois sacrés, ses palais, ses théâtres, ses promenades, ses bains innombrables, n'occupait, dans l'enceinte d'Aurélien, la plus grande qu'elle ait jamais eue, et qui existe encore de nos jours, qu'un peu plus des deux cinquièmes de la superficie de Paris. Rome était une ville irrégulière, avec des rues étroites et tortueuses, mais en partie dallées et bordées de hautes maisons, jusqu'au grand incendie qui, sous Néron, en consuma plus de la moitié. Elle ressuscita de cette catastrophe avec des rues larges et droites. (H. Richelot, *Esquisse*, etc.) C. V.

Le comte de Tournon, préfet de Rome sous l'empire, a, dans ses *Études statistiques*, émis sur la population de cette ville des opinions conformes à celles de M. Dureau de la Malle. H. R.

(2) « Une grande partie du peuple de Rome recevait chaque jour de l'État sa ration de pain, d'huile et de vin. Ces distributions avaient été établies dans le dernier siècle de la république, et Suétone rapporte que César réduisit

par les guerres civiles, était hors d'état de nourrir des centaines de milliers de prolétaires étrangers à tout travail productif, dépourvus de tout revenu comme de tout patrimoine. Sans les envois de la Sicile, de l'Égypte et de l'Afrique septentrionale, Rome eût été littéralement condamnée à mourir de faim. La nécessité commanda donc à l'administration de ces provinces une sollicitude particulière pour l'agriculture, et les difficultés d'un trajet par mer provoquèrent l'organisation des transports, les assurances et d'autres institutions maritimes, qui formèrent l'objet d'un grand nombre de lois et furent confiées à des fonctionnaires spéciaux, comme les édiles pour les grains. Mais ces lois n'étaient rien moins que des lois commerciales ; c'étaient de simples règlements de police qui ne concernaient qu'accessoirement le commerce et la navigation (1).

de deux cent trente mille à cent cinquante mille le nombre des citoyens admis à y prendre part. Qu'on s'étonne de l'inquiétude que cause à Tibère et aux autres empereurs l'approvisionnement des greniers publics ! Au commencement de chaque règne, le peuple recevait le *congiarium*, don de joyeux avénement, pendant que l'armée recevait le *donativum ;* et quelques empereurs, par exemple Néron, captèrent la faveur de la multitude par les libéralités les plus scandaleuses... Quant au cirque et à l'amphithéâtre où le peuple courait, c'étaient ses palais à lui. Après avoir croupi dans ses réduits infects, il trouvait là, pour lui, du marbre, de l'or, des tentures de pourpre et des parfums : peuple méprisable d'ailleurs, qui ne se plaisait que dans les spectacles obscènes ou sanglants ! » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

(1) Il est vrai que les jurisconsultes romains, quel que fût leur mérite, ne surent pas dégager le droit commercial du droit civil. Cependant beaucoup de principes de ce dernier, qui s'appliquaient aux affaires commerciales, ont été légués par le droit romain à nos codes modernes. Tels sont ceux qui concernent les courtiers, les sociétés et les rapports entre les créanciers et les débiteurs ; mais on ne trouve pas, dans la législation romaine, de traces de la société en commandite ni de la société anonyme, ni de la faillite pour les débiteurs commerçants. Le commerce n'avait point, comme chez nous, ses juges spéciaux ; mais on doit induire de quelques textes qu'on hâtait pour lui le cours de la justice.

La partie du droit commercial sur laquelle les recueils de lois romaines offrent les dispositions les plus nombreuses, c'est en effet le droit maritime. Sur la fin de la république, les jurisconsultes romains étudièrent les lois commerciales des Rhodiens, alliés de Rome, et enrichirent la jurisprudence romaine de diverses règles sur le louage appliqué aux transports par mer, sur les dommages causés par un navire à un autre, sur le prêt maritime, etc.

Les grains importés des provinces qui viennent d'être citées, partie à titre de tribut, partie en échange des deniers de l'État, étaient administrativement distribués aux masses indigentes. On s'était depuis longtemps habitué à considérer ces distributions comme un devoir du gouvernement. L'autorité intervenait d'abord, même dans le transport ; plus tard, on l'afferma à une corporation spéciale d'armateurs.

L'agriculture italienne ressentit la première les effets désastreux de ce système. Déjà affligé de plus d'une plaie, le laboureur vit le marché de Rome, son débouché naturel, enlevé à ses produits par ces importations artificielles de pays éloignés. Ces derniers mêmes ne recueillirent que des bénéfices fort précaires, leurs envois étant souvent exigés d'eux comme des tributs. Mais ce fut Rome qui souffrit le plus ; car, outre qu'elle avait à payer en argent comptant tout ce qui n'était pas imputé sur les tributs, ses habitants s'appauvrirent de plus en plus, et le gouvernement eut à y supporter une charge toujours plus lourde par suite de l'affluence croissante de la population des provinces environnantes, qui venait chercher dans la capitale un refuge contre la faim.

Est-il besoin d'insister sur le caractère anticommercial d'un pareil mode d'approvisionnement ? Dans le commerce proprement dit, l'article est librement vendu par le producteur et librement acheté par le consommateur au cours du marché. Or nous ne trouvons ici rien de semblable. Dans

Ici encore le droit romain s'est recommandé à l'imitation de la postérité par la sagacité de ses décisions et par la précision de ses formules.

Un grand nombre de textes, dont le plus remarquable est un passage des *Lettres* de Cicéron, où il parle de répondants, *prædes*, qu'il compte trouver à Laodicée pour faire parvenir à Rome, sans risques, *sine vecturæ periculo*, les revenus de son gouvernement de Cilicie, attestent l'existence du contrat d'assurance chez les anciens. Toutefois, ce contrat n'avait pas encore été formulé nettement comme il l'est dans nos codes, et la pratique n'en était pas habituelle. Les voyages de conserve sur mer furent une espèce d'assurance mutuelle contre les périls de la route, comme les caravanes dans l'intérieur des continents. (H. Richelot, *Esquisse*, etc.) — Voir la Collection des lois maritimes de M. Pardessus. C. V.

les opérations qu'on vient de retracer, rien de spontané, point de spéculation ni de mutuel intérêt; résultats de la nécessité, elles étaient commandées d'en haut et uniquement calculées pour nourrir et pour contenir une immense population.

L'opulence et le luxe des hautes classes formaient un étrange contraste avec la misère et le dénûment des masses. Les énormes quantités d'or et d'argent qui affluèrent à Rome, surtout après la conquête de la Grèce, de la Syrie et de l'Egypte, expliquent les prodigalités extravagantes dont les auteurs anciens ont cité tant d'exemples. Mais comme il n'y avait pas d'industrie à Rome et que les mets les plus délicats et les autres raffinements du luxe étaient pour la plupart étrangers au sol de l'Italie, il fallait les demander au dehors. Ce fut là, pour quelques-uns des pays subjugués, un moyen de reprendre sur le vainqueur une partie de son butin. Les arts s'étaient conservés sur un certain nombre de points, et quant aux produits du sol, ils ne se trouvaient que dans les lieux privilégiés. La Grèce, l'Asie Mineure et surtout l'Egypte parvinrent ainsi à s'indemniser en partie de leurs pertes antérieures, et même à ranimer leur commerce. Alexandrie retira de larges bénéfices du trafic des marchandises de l'Inde, indispensables au luxe des Romains (1); elle fut, grâce à son heureuse situation, la seule ville qui put se relever promptement des plus violentes catastrophes et conserver très-tard une grande prospérité relative (2).

(1) Les Romains, au rapport de Pline, y envoyaient chaque année cent millions de sesterces (environ 20 millions de fr.) en retour de marchandises qui se vendaient chez eux cent fois cette somme. (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

(2) Qu'on me permette de faire ici mention de Palmyre. Bien que l'origine de cette ville remonte jusqu'à Salomon, sa splendeur ne date néanmoins que de la période impériale. Située dans une oasis, au milieu du désert de Syrie, elle sut attirer dans ses murs une partie du commerce de l'Inde, celle qui par la voie la plus directe se dirigeait des bords de l'Euphrate vers la Méditerranée. A en juger par le degré de puissance et de richesse qu'atteignit la petite république, ce commerce paraît ne pas avoir été sans importance; peut-être avait-il pour objet l'approvisionnement de l'empire des

Les principaux articles qu'on tirait alors de l'Inde étaient les pierres précieuses, les perles, l'ivoire et les étoffes de soie provenant de la Sérique (1). L'Arabie envoyait de l'encens et des essences parfumées ; l'Éthiopie, ou, en d'autres termes, l'Afrique orientale, des esclaves et des animaux féroces pour les combats du cirque. Parmi les provinces de l'empire, celles qui avaient été désignées pour fournir des grains ont

Parthes plutôt que celui de l'Italie. Il cessa après la destruction de Palmyre par l'empereur Aurélien en 270 après Jésus-Christ. (*Note de l'auteur.*)

« Les marchandises indiennes qui arrivaient par le golfe Persique stationnaient, soit à Séleucie, ville grecque indépendante entre les deux monarchies romaine et parthe, dont Pline évalue la population à six cent mille âmes, soit à Vologésia et à Ctésiphon, villes parthes, ses rivales. De là, par Palmyre, elles arrivaient sur les côtes de la Syrie, où florissait Antioche, la seconde métropole commerciale de l'Orient.

« Les conquêtes des Romains sur Mithridate avaient multiplié leurs relations dans les pays situés entre la mer Caspienne et le Pont-Euxin. « On re« connut sous Pompée, » dit Pline d'après Varron, « qu'on peut en sept jours « transporter les marchandises indiennes de l'Inde à la Bactriane, et au « fleuve Icare, tributaire de l'Oxus: puis passer par la mer Caspienne dans « les eaux du Cyrus (Kour), et, au bout d'un voyage terrestre de cinq jours « au plus, déboucher dans le Pont par le Phase. » La Colchide était donc la troisième route du commerce de l'Inde, et c'était par cette voie qu'on apportait les soieries de la Chine. Dans ce pays jadis florissant, aujourd'hui désert, Dioscurias, à l'embouchure du Phase, qui coula sous cent vingt ponts, fut le rendez-vous de trois cents tribus parlant autant de langues différentes; mais cette ville, où les Romains avaient eu plus de cent trente interprètes, était déjà abandonnée au temps de Pline.

De là jusqu'en Italie il y avait encore plusieurs échelles commerciales dignes de mention. « Ephèse et Cyzique étaient les deux premiers ports de l'Asie Mineure, dont les mines de métaux précieux s'étaient épuisées, mais dont la fertilité ne s'épuisait pas. Corinthe avait été rebâtie par Auguste, et Dyrrachium (Durazzo), en Epire, était le premier anneau de cette chaîne que la navigation timide étendait péniblement le long des côtes, entre l'Italie et la Grèce. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

(1) La soie de Chine fit invasion dans l'empire romain antérieurement à l'introduction de l'élève du ver à soie. Alors extrêmement coûteuse, elle fournissait aux moralistes du temps un texte de vives incriminations contre le luxe des grands et des dames de Rome. Il ne faut pourtant pas confondre les étoffes de soie avec une espèce de tissus transparents, mentionnée p. 106, qui se faisait à Cos avec la soie des chenilles du cyprès, du frêne, du chêne et du térébinthe. Les tissus de Cos, entremêlés de fil d'or, sont, dans Tibulle, un des objets de la convoitise des jeunes filles. (Voir H. Richelot. *Esquisse*, etc.) C. V.

déjà été mentionnées. De l'Asie Mineure on tirait des fruits et divers comestibles délicats, des ouvrages de marqueterie en écaille de tortue ; de l'Égypte, du papier et du verre ; de la Grèce, des objets d'art en bronze et en marbre, avec toute sorte de petits articles ; de la Mauritanie, des tapis ; de l'Espagne, des métaux précieux, des étoffes de laine, de la cire et du miel ; des Gaules, des vins (1), de la toile, de l'huile, des animaux de boucherie et du fer ; de la Bretagne, des ouvrages en plomb et en étain ; des contrées du Pont-Euxin, des cuirs et des pelleteries ; de la Germanie, de l'ambre jaune, etc. (2).

(1) Cependant l'Italie produisait elle-même les plus recherchés. « Ce ne fut que vers le sixième siècle de Rome que commença la vogue des crus de l'Italie. L'année 633, sous le consulat d'Opimius, fut célèbre comme l'est chez nous l'année de la comète ; les vins qu'on y récolta furent excellents, et se gardèrent pendant deux siècles, jusqu'au temps de Pline.

« Sur quatre-vingts espèces de vins en renom, Pline en attribue les deux tiers à l'Italie : autre supériorité qu'elle a mal gardée. Que sont devenus les clos de Sétia préférés par Auguste ; ceux de Cécube, que le canal de Baïes à Ostie fit disparaître sous Néron ; et ceux de Falerne, chantés par Horace, le falerne qui prenait feu, le vin de Champagne de l'antiquité ? Du moins Sorrente, dans le royaume de Naples, produit encore de bon vin, et le vignoble des champs Elysées, près de Baïa, n'est point au-dessous de l'ancien renom des vins massiques qu'on récoltait sur le penchant du Gaurus, et qui rivalisaient avec le vin d'Albe. La vigne était ou en treilles, ou rampante ; ou, comme en Campanie, et aujourd'hui dans le royaume de Naples, elle se mariait au peuplier. Quand les vins commençaient à bouillir, ce qui durait neuf jours, on y jetait de la poix, pour leur donner du goût et de l'odeur ; dans quelques endroits on y mettait de la cendre. »

Dans les Gaules, la culture de la vigne n'avait pas encore dépassé, dans les premiers temps de la domination romaine, la chaîne des Cévennes et la vallée de la Durance ; plus au nord, cet arbuste n'existait encore qu'à l'état sauvage. « Le vin noir et épais des environs de Marseille était peu estimé ; le vin blanc des coteaux de Biterræ (Béziers) l'était davantage. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

(2) Nous compléterons cet aperçu de la situation commerciale du monde romain par le tableau des résultats matériels de la conquête dans les provinces situées au nord, à l'ouest et au sud de l'Italie. « Entre le Danube et l'Adriatique s'étend une vaste région, qui tient à la fois de l'Occident et de l'Orient, et que, de nos jours, l'empire d'Autriche embrasse pour la plus grande partie. Sous Auguste, l'épée y fraya une route à la civilisation. Les Dalmates se mirent à exploiter leurs mines d'or, d'où l'on tirait par jour, sous Néron, cinquante livres de ce métal. Les Noriques fabriquèrent un acier dont la réputation dure encore sous le nom d'acier de Styrie. Là où

Les Romains n'étaient qu'acheteurs; ils ne se mêlèrent ni d'importation, ni de commission, ni d'armements. Sans industrie et prohibant à la sortie les produits en petit nombre

le sol ne portait que des montagnes et des forêts, il porta des villes romaines, avec leurs temples et leurs théâtres, leurs portiques et leurs aqueducs. »

Trajan établit des colonies romaines dans la Dacie, vaste contrée qui comprenait tout le pays situé au nord de l'Ister ou bas Danube. L'exploitation des mines d'or et d'argent de la Transylvanie ou Dacie moyenne remonte également jusqu'à cette période. Placée sur la limite de la barbarie, la région du Danube fournit à l'empire les grands empereurs militaires qui refoulèrent le premier flot de l'invasion germaine. Cependant Probus opposa en vain à celui-ci une longue muraille qui s'étendait depuis Ratisbonne sur le Danube, à travers la Souabe actuelle, jusqu'au Rhin, qu'elle atteignait non loin de son confluent avec le Neckar ; cette région n'en fut pas moins submergée la première.

« Les deux grands ports de la côte gauloise, sur la Méditerranée, étaient Marseille et Forum Julii (Fréjus) ; les villes les plus commerçantes de l'intérieur, Narbonne, Nîmes et Lyon. La Narbonnaise, ou la partie méridionale, était une des provinces de l'empire les plus peuplées et les plus riches. Ce n'est point une province, disait Pline, c'est une autre Italie ; et la Narbonnaise ressemblait à l'Italie, par les fruits et par le climat non moins que par la civilisation.

« Comme les tribus illyriennes, les tribus gauloises pacifiées s'adonnèrent à l'exploitation de leurs mines et à la culture de leur sol. La Bretagne entra à son tour dans le même mouvement de travail pacifique. Déjà Londres préludait à ses hautes destinées commerciales. Le commerce, qui volait plus loin que les aigles des légions, visita les côtes de l'Hibernie (Irlande), et alla aussi demander aux Germains l'ambre jaune qu'ils recueillaient dans les bas-fonds de la Baltique. Ils ignorent, dit Tacite, l'usage de cette denrée, et s'étonnent du prix qu'ils en reçoivent.

Les Ibères, domptés enfin par Auguste, travaillèrent aux mines et fouillèrent leur sol. La Lusitanie, la Galice, et surtout les Asturies, fournirent dans l'espace de quelques années vingt mille livres d'or. Mais la Turditanie ou la Bétique, dont la civilisation remonte aux Phéniciens, était la partie la plus riche. En aucun pays du monde, dit Strabon, on n'a encore trouvé l'or, l'argent, le cuivre et le fer en plus grande quantité ni de qualité meilleure. Pline ajoute le plomb. Les fleuves et les torrents y charriaient l'or mêlé avec le sable. Voici le procédé que les Romains employaient pour exploiter les mines d'or : au lieu de creuser des puits et des galeries, ils sapaient et culbutaient des montagnes entières ; puis, par des aqueducs, ils amenaient des torrents d'eau qui lavaient les mines et entraînaient les molécules d'or dans les vallées, où des fossés les retenaient. A vingt stades (3,700 mètres) de Carthage la Neuve (Carthagène), dit Polybe, des mines d'argent occupaient un espace de quatre cents stades (74,000 mètres) ; elles employaient quarante mille ouvriers. Du temps de Strabon, ces mines existaient encore, mais elles

de leur territoire, tels que le vin, l'huile, le sel et le fer (1); ils n'avaient point d'objets d'échange; de sorte qu'on imaginerait difficilement un commerce plus passif. Comme

étaient devenues propriétés particulières, à la différence des mines d'or qui appartenaient à l'Etat.

« La Bétique recélait bien d'autres richesses; c'était le plus beau pays du monde après l'Italie. Elle exportait des blés et des vins, des huiles de première qualité, les laines les plus fines, du vermillon, que l'on comparait à la terre de Sinope, et des salaisons. Toutes ces exportations étaient dirigées vers l'Italie, et particulièrement sur Rome. Les navires qui les portaient à Ostie, port de Rome, à l'embouchure du Tibre, et à Dicéarchie (Pouzzoles), étaient très-gros et non moins nombreux que ceux de Libye. Les principaux ports de l'Ibérie étaient Gadès, Malaga et Carthagène.

« La Libye ou l'Afrique, semée de villes florissantes, et où s'étaient relevés les murs de Carthage en même temps qu'en Grèce ceux de Corinthe, achevait avec la Sicile l'approvisionnement de Rome en blé, et, au besoin, suppléait l'Egypte. La Numidie fournissait ses beaux marbres, et des bêtes pour l'amusement du peuple; la Mauritanie fournissait au luxe des riches ces tables de citre aux belles veines que les femmes reprochaient aux hommes quand ceux-ci leur reprochaient leurs perles.

« Il fallait sept jours de traversée pour aller de Gadès à Ostie; de l'Espagne intérieure, il en fallait quatre; de la Narbonnaise, trois; de l'Afrique, deux seulement, au rapport de Pline. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.) C. V.

(1) Bien qu'il y ait eu, à d'autres époques, certaines interdictions spéciales à l'Italie, observons que ce fut la défense de l'empire qui, dans les derniers temps, motiva des prohibitions générales. « Les empereurs, dit Montesquieu, « firent des lois pour empêcher tout commerce avec les barbares : que personne, disent Valens et Gratien, n'envoie du vin, de l'huile et d'autres « liqueurs aux barbares, même pour en goûter; qu'on ne leur porte point « d'or, ajoutent Gratien, Valentinien et Théodose; et que, même ce qu'ils en « ont, on le leur ôte avec finesse. Le transport du fer est défendu sous peine « de la vie. » Les douanes des Romains, du reste, comme celles des Grecs, étaient avant tout fiscales.

C'est le lieu de citer un passage d'un célèbre historien : « Sous le règne « d'Auguste et de ses successeurs, dit Gibbon, on avait mis des droits sur « chaque espèce de marchandise, qui, par mille canaux différents, abordait « au centre commun de l'opulence et du luxe; et quelque interprétation que « l'on pût donner à la loi, la taxe tombait toujours sur l'acheteur romain, et « non sur le marchand provincial. Le taux de la taxe variait depuis la quarantième jusqu'à la huitième partie de la valeur des objets. Cette variation, « n'en doutons point, fut dirigée par les maximes inaltérables de la politique. Les objets de luxe payaient un droit plus fort que ceux de première « nécessité; et l'on favorisait plus les manufactures de l'empire que les productions de l'Arabie et de l'Inde. » C. V.

On serait tenté de croire au premier abord que les marchandises circulaient librement d'une extrémité à l'autre d'un même et vaste empire; il n'en était

de plus ce commerce était accompagné d'usure, la corruption ne fut que plus profonde et plus rapide, et ainsi Rome, après avoir extorqué aux nations leurs richesses, devint plus tard elle-même leur tributaire pour son pain quotidien, comme pour le luxe insatiable de ses grands, et leur restitua des dépouilles brutalement ravies.

Afin de régulariser les importations des provinces, on institua des directeurs du commerce, qui résidaient en Egypte, en Illyrie, sur la côte du Pont-Euxin et en Espagne. Dans ces contrées se maintinrent par la force des choses quelques entrepôts du commerce, tels que Alexandrie, Aquilée, Byzance, Marseille et Carthage la Neuve. La corruption à laquelle les fonctionnaires publics se montrèrent si accessibles, surtout dans les derniers temps, explique le renchérissement de diverses marchandises, sur le marché de Rome. Toute cette organisation n'est qu'une preuve de plus de l'ignorance où furent les Romains des vrais principes du commerce. La seule importance politique du commerce à leurs yeux était de fournir les éléments d'une puissance navale dont l'extension de leur empire sur les rivages des trois parties du monde leur faisait une nécessité. Mais leurs forces de mer offraient le même caractère que leurs forces de terre; elles étaient toutes militaires et n'avaient d'autre but que la conquête. Presque tous les navires appartenaient à l'Etat, et ceux qui appartenaient à des particuliers, devaient, chaque fois qu'il était nécessaire, être mis à la disposition du gouvernement. D'expéditions telles que les Phéniciens, les Carthaginois et les Grecs en entreprirent aux frais de l'Etat pour découvrir et

rien cependant; chaque province avait ses droits de péage, de passage, de douane. On conserva, dit M. Dureau de la Malle, les douanes qui existaient dans les provinces conquises ou l'on en créa de nouvelles.

Dans l'Italie en particulier, les douanes, dont la première mention date du temps des rois, furent abolies vers la fin de la république, par une loi de Métellus Népos, puis rétablies par Jules César, mais seulement pour l'importation des marchandises étrangères; elles paraissent avoir été étendues par Auguste. (Voir à ce sujet l'*Economie politique des Romains.*)

H. R.

défricher des contrées lointaines, pour fonder des établissements et pour frayer des voies nouvelles au commerce, on n'en trouve point chez les Romains. Les équipages de la flotte étaient généralement composés d'habitants des provinces; le Romain de race n'avait pas de goût pour le service maritime, qu'il plaçait dans son estime beaucoup au-dessous du service de terre.

Le taux de l'intérêt est l'indice le plus clair de l'appauvrissement progressif de Rome et de l'Italie. De 4 p. 100, sous Auguste, il monta à 6 p. 100 dès le règne de Tibère, et s'éleva à 12 p. 100 au temps d'Alexandre Sévère, en 222 après Jésus-Christ. Cet empereur voulut le ramener à 4 p. 100 par une loi, mais cette loi ne put être exécutée; l'usure ne fit que gagner du terrain, et Constantin se vit obligé d'admettre comme légal le taux de 12 p. 100. Ses successeurs crurent avoir trouvé un remède dans la défense de l'exportation du numéraire : misérable expédient dans un pays qui dépendait de l'étranger pour son pain de chaque jour (1) !

Les embarras venaient encore d'un autre côté : il fallait gagner à prix d'or les prétoriens qui s'étaient emparés de tout le pouvoir et qui mettaient la couronne impériale aux enchères. Les barbares, qu'on ne savait plus arrêter avec le fer, demandaient aussi de l'or. « Vous voulez des richesses, » dit Julien en haranguant son armée un jour de bataille, « voici la Perse, allons-en chercher dans ce pays; car il ne « reste plus rien de tous les trésors que l'État possédait. « Prenez-vous-en à ceux qui ont appris aux empereurs à acheter la paix des barbares. Nos finances sont épuisées, nos « villes en ruines, nos provinces dévastées. » C'est ainsi qu'Ammien Marcellin fait parler ce prince.

(1) « Les banquiers, *argentarii*, profession interdite aux femmes, intervenaient dans les transactions, pour payer et pour justifier les paiements. Sorte de fonctionnaires publics, ils tenaient par ordre de date des livres qu'ils devaient représenter en justice. Bien que la lettre de change ne fût point encore connue, la correspondance établie entre les banquiers faisait trouver des fonds dans un lieu pour une valeur fournie dans un autre lieu. » (H. Richelot, *Esquisse*, etc.)

Quelques auteurs ont essayé de supputer les sommes que Rome et l'Italie perdirent depuis Auguste jusqu'à Constantin. Nous ne les suivrons pas dans ces détails. Il nous suffit d'avoir constaté cet épuisement, cet appauvrissement matériel (1), cet affaissement moral de Rome telle qu'elle nous apparaît au commencement du cinquième siècle de l'ère chrétienne. Le partage de l'empire et la situation beaucoup plus avantageuse de Constantinople qui promettait une meilleure défense contre l'invasion de plus en plus menaçante des barbares, décidèrent presque tout ce qui restait encore à Rome et à l'Italie de puissance et de richesse, d'arts et de sciences, à émigrer en Orient. L'Orient, comparativement du moins, offre un reste de vitalité et quelque force de résistance. Il rallia toute la marine du monde romain. L'Asie, la Grèce, les îles de l'Archipel et l'Egypte, cessèrent leurs relations avec l'Italie et trafiquèrent exclusivement avec l'empire d'Orient, dont la capitale était voisine et d'un accès facile, et qui, ancienne colonie marchande de la Grèce, ne renia jamais entièrement cette origine. Le commerce et l'industrie y retrouvèrent, ainsi que nous le verrons plus tard, une certaine prospérité. Bien que dépourvu de génie créateur, l'empire d'Orient sauva néanmoins les traditions de la civilisation ancienne, il en conserva les germes jusqu'à ce qu'après des siècles de ténèbres, ils pussent éclore de nouveau. Sa politique était toute défensive. Les arts de la paix purent donc y trouver place à côté du métier des armes, dans lequel on ne voyait rien de plus qu'une nécessité.

Quand les barbares du Nord et de l'Est eurent franchi le Danube, ils s'arrêtèrent un instant indécis sur la direction qu'ils devaient suivre. Leur but le plus proche paraissait être Constantinople ; mais la forte position de cette capitale qu'il fallait attaquer par mer, ses avenues bien protégées du côté

(1) Les exportations d'espèces, sujet des déclamations des auteurs anciens, rendaient plus rares les métaux précieux, et pouvaient épuiser une contrée où l'industrie était nulle et où ces métaux accumulés composaient une des principales richesses ; mais elles n'appauvrissaient pas nécessairement l'empire. H. R.

de l'Asie, et la bonne organisation de ses moyens de défense, les en détournèrent. Après avoir inutilement tenté de forcer le passage du premier choc, ils se tournèrent soudain vers le sud-ouest et fondirent par les provinces illyriennes sur l'Italie et l'empire d'Occident.

Le récit de la chute de cet empire est du ressort de l'histoire politique. Il nous appartenait de signaler les causes de sa décadence. Ces causes sont le mépris et l'abandon des arts de la paix, l'absence de tout génie commercial, de toute politique marchande, le gaspillage de ressources et d'avantages extraordinaires. Un empire qui s'étendait des colonnes d'Hercule à l'Euphrate, de la mer du Nord aux sables brûlants de l'Afrique, réunissant ainsi tous les climats, des mers navigables en toute saison, de vastes côtes avec des ports excellents, des îles riches et fertiles, des contrées qui comportaient la plus grande civilisation et dont quelques-unes étaient déjà fort avancées, des peuples, enfin, doués des aptitudes et des facultés les plus diverses ; un empire, où abondaient tous les produits, où l'agriculture, le commerce, la navigation, l'industrie, les arts et les sciences étaient appelés à jeter le même éclat, que n'eût-il pas pu faire pour le bonheur du genre humain, par un sage et généreux emploi de ce merveilleux ensemble de moyens ? L'histoire n'aurait pas à déplorer un retour à la barbarie ; la force brutale n'aurait pas régné durant des siècles, et l'espèce humaine aurait peut-être atteint aujourd'hui un plus haut degré de perfectionnement. La petite Phénicie a mieux mérité de l'humanité que la dominatrice du monde avec tous ses triomphes et tous ses trophées.

OBSERVATION GÉNÉRALE.

Bien que le fond de ce tableau soit vrai, les couleurs en sont évidemment exagérées ; il serait oiseux, du reste, d'y opposer le tableau trop connu de la grandeur des Romains et des services éclatants qu'ils ont rendus à la civilisation. Les superbes monuments de l'architecture des Romains, leurs immenses travaux publics, routes pavées, ponts, aqueducs et fortifications, tous ces ouvrages gigantesques, qui commencent à la construction des fameux égouts de Rome sous les Tarquins, et dont les provinces finirent par être presque aussi richement dotées que l'Italie et la métropole elle-même, ont droit à notre admiration. L'influence de la langue et de la littérature latines sur l'éducation des peuples modernes n'a certainement pas été moindre que celle de la langue, de la poésie et des lettres grecques. En matière de législation civile enfin, dans la jurisprudence et le barreau, les Romains n'ont-ils pas été, ne sont-ils pas encore nos maîtres?

Le côté faible de leur civilisation, et, sans nul doute aussi, l'une des raisons majeures de sa caducité, c'est la faiblesse de leur constitution économique. Mais, sous ce rapport aussi, l'empire romain, dans sa ruine et dans sa chute, n'a fait que reproduire, avec plus d'éclat et sur une plus grande échelle, la destinée de la plupart des Etats tombés avant lui, en subissant, comme eux, les conséquences fatales d'un principe vicieux inhérent à l'organisation sociale de presque tous les peuples de l'antiquité. Dans les anciennes républiques de la Grèce et de l'Italie, le travail industriel, c'est-à-dire l'élément le plus important, et le ressort le plus puissant de la vie économique des sociétés, reposant presque exclusivement sur l'esclavage, n'était regardé que comme un instrument tout à fait subalterne

de l'activité nationale, et il était réputé au-dessous de la dignité personnelle de l'homme libre. Les Grecs eux-mêmes, doués d'un génie si inventif et si fécond, s'intéressaient à l'industrie beaucoup moins dans un but d'intérêt matériel qu'au point de vue du sentiment esthétique et de l'intérêt scientifique. Dans les beaux temps des mœurs républicaines, la politique absorbait la masse des citoyens, le culte des professions libérales, des sciences, des lettres et des beaux-arts occupait en outre les loisirs des esprits d'élite ; mais le travail d'une utilité purement matérielle, bien que l'on fût amené à en apprécier et à en rechercher même avidement les fruits, n'était guère en honneur pour lui-même. Tant qu'il y avait au dehors des avantages à conquérir pour l'État, de fortes rivalités à soutenir ou à combattre, en un mot, quelque grand but d'ambition à poursuivre, l'intérêt passionné que tous les citoyens y prenaient alimentait leur vertu en même temps que leur activité, et leur communiquait cette noble exaltation du patriotisme, qui est l'âme des actions héroïques et des grandes entreprises. Mais, le but atteint, ou l'impossibilité d'y arriver une fois reconnue, les citoyens, la population libre et privilégiée de la cité, tombaient dans le découragement et dans une oisiveté funeste. A moins de se livrer aux fureurs des luttes de partis et des guerres civiles, les riches ne pouvaient plus songer qu'à jouir ; les pauvres, la multitude, s'habituant de plus en plus à considérer le droit de se faire nourrir par l'État comme leur plus bel apanage, durent s'avilir, et la corruption devenir bientôt générale et irremédiable, au milieu d'un appauvrissement continu. Ainsi, la durée de quelques générations suffit pour transformer la grande majorité du peuple-roi en un peuple de prolétaires mendiants. Ce fut naturellement pis encore, quand, par suite de l'extension nécessaire du droit de cité de Rome à toute l'Italie, cette condition démoralisante fut devenue celle de toute une nation. L'idée de la société se recueillant en elle-même, pour ne chercher le bien-être, la richesse et la puissance que dans le développement plus actif et plus intelligent de ses ressources et de son tra-

vail propres, cette idée qui tend de plus en plus à se faire jour à la faveur des doctrines du christianisme et des progrès de la civilisation moderne, était demeurée étrangère à l'antiquité. La brillante Athènes, l'austère Sparte, Rome, la dominatrice du monde, n'avaient, en raison de la nature même de leur constitution économique, d'autre alternative que de suivre une marche politique toujours envahissante, ou de vivre d'agitations civiles pour ne pas croupir.

Telle n'est heureusement plus en général la condition des sociétés modernes. Aujourd'hui l'industrie, sous toutes ses formes, agricole, manufacturière, minérale et maritime, avec le commerce pour agent intermédiaire, s'appelle dans tous les États civilisés le travail national, et y est justement considérée comme l'intérêt dominant. C'est à l'avénement de la bourgeoisie, du tiers état, dont la Révolution française a fait prévaloir l'influence morale et sociale, en complétant son émancipation, commencée au milieu des ténèbres du moyen âge, que la société moderne est surtout redevable de ce grand résultat. Le travail volontaire incessant et bien dirigé de la masse laborieuse y répare sans cesse les effets nuisibles d'une corruption inévitable. Un des caractères distinctifs de l'antiquité, c'est, à côté de l'esclavage, le défaut presque absolu d'un élément social comparable à la bourgeoisie moderne, et la décadence du commerce ne saurait étonner dans un monde, où l'industrie était condamnée à la stagnation, sous un régime permanent de servitude et de contrainte.

C. V.

COMMERCE DU MOYEN AGE

DE LA CHUTE DE L'EMPIRE D'OCCIDENT EN 476

A la découverte de l'Amérique en 1492.

Aperçu général.

I

Les dix siècles qu'embrasse notre seconde période, se terminent par un événement si considérable dans l'histoire du commerce, qu'il peut servir à partager en deux moitiés cette histoire. La découverte de l'Amérique révèle un nouveau continent au delà des mers, et a pour effet non-seulement d'ouvrir au commerce d'autres routes, mais encore de lui faire éprouver une transformation qui a plus influé qu'aucun événement politique sur la civilisation du genre humain. La Réformation et la Révolution française, quelle qu'ait été leur portée, n'ont pas toutefois, jusqu'à présent, étendu leur influence beaucoup au delà des pays qui leur ont servi de théâtre, tandis que la découverte de l'Amérique a affecté et continue d'affecter chaque jour plus fortement toutes les parties du globe et le genre humain tout entier.

Cependant l'abondance des matières qui vont s'offrir à nous de tous côtés, et qui consistent, non plus, comme pour l'antiquité, en mythes, en traditions ou en simples conjectures, mais en faits parfaitement avérés, nous détermine à distin-

guer une période moyenne de l'histoire du commerce. Bien que, par son caractère, elle se rattache essentiellement à la précédente, elle renferme dans son sein les germes des temps modernes, elle prépare cette révolution qui s'accomplira le jour où le premier navire européen cinglant vers l'ouest aura touché le sol américain.

Quelque imparfaites, quelque confuses que soient les opinions des anciens sur la forme de la terre, il s'en était dégagé peu à peu quelque chose de satisfaisant et de clair. Le pressentiment de l'existence d'un autre continent, séparé de celui que nous habitons par une vaste étendue d'eau, a traversé l'antiquité comme un sillon lumineux. Il commence par la conception mythique d'Homère, chez qui le soleil se plonge dans l'Océan ; il acquiert plus de consistance dans Hérodote, qui décrit, d'après ses observations personnelles, la partie du globe alors connue ; il s'éclaircit par les recherches scientifiques d'Ératosthène, d'Hipparque et de Ptolémée, qui établissent la sphéricité de la terre et calculent les méridiens. Longtemps avant eux, les navigations des Phéniciens et des Carthaginois au delà des colonnes d'Hercule, nous ont offert les premiers indices de l'impulsion irrésistible qui porte le genre humain vers l'ouest. Tentatives isolées, sans suite et sans résultats durables, elles s'ajoutèrent, comme de solides anneaux, à une merveilleuse chaîne d'idées qui survécut à la destruction de l'ancien monde.

Ce ne fut pas, en effet, seulement un empire, mais une civilisation tout entière qui périt sous les flots de l'invasion des peuples de l'Est. Malgré le manque de sollicitude des Romains pour le commerce, malgré sa décadence qui était principalement leur ouvrage, il y avait dans leur empire des besoins à satisfaire, des besoins de luxe, il est vrai, mais qui lui fournissaient toujours un certain aliment. Si, donc, Rome fût tombée sans que la civilisation ancienne eût été atteinte, si des peuplades inconnues et incultes n'eussent pas été déchaînées comme un fléau destructeur, il est à croire que non-seulement le commerce eût survécu à la dissolution de l'empire,

mais que, secouant ses entraves et reprenant un rapide essor, il eût recouvré son ancienne prospérité.

Mais, la grande migration des peuples ayant dans un immense rayon détruit, avec la puissance de Rome, la civilisation même de l'antiquité, et ayant refoulé les restes fugitifs de celle-ci vers quelques points éloignés pour y végéter péniblement, le commerce aussi dut recevoir le coup de mort. Une nuit profonde descend sur l'Italie, l'Europe occidentale et les rivages de la Méditerranée, jadis si riches et si policés. Les institutions et les arts périssent, non pas seulement par l'effet naturel de guerres dévastatrices, mais par la grossièreté primitive de vainqueurs stupides qui ne comprennent pas le prix des richesses qu'ils détruisent. Ces barbares ne pouvaient apprécier les bienfaits de la civilisation, la fécondité du travail paisible, ni les avantages du commerce, qui multiplie les jouissances et unit les peuples. Leur mission était de détruire, et ils devaient être tels pour la bien remplir.

Le christianisme, qui venait de naître, devait constituer pour le genre humain un progrès décisif ; il était avant tout nécessaire de lui faire place. Les desseins de la Providence sont impénétrables, et il n'appartient qu'à elle de faire sortir des ruines mêmes, une vie nouvelle et meilleure. Ce ne sont que des corps, que de simples formes qui se brisent ; les idées sont impérissables, elles forment une chaîne continue depuis la création de notre globe jusqu'à ce jour. Et telle est la haute mission de l'histoire générale, de s'attacher toujours à l'ensemble sans se laisser distraire par la destinée de tel peuple et de tel pays en particulier, et de ne se point borner à distinguer les causes et les effets, mais de chercher de plus à comprendre le but final.

Plus nous estimons le commerce, dont le complet développement promet la paix perpétuelle au genre humain, moins nous pouvons écarter de son histoire les lumières de la philosophie. On a dit plus haut que, sans la grande migration des peuples, le commerce de l'ancien monde eût pris un plus rapide élan et eût acquis plus tôt sa grandeur actuelle ;

c'est là le point de vue du philanthrope. Mais l'historien philosophe ne doit pas fermer les yeux sur la nécessité d'une révolution radicale pour retremper l'énergie du genre humain énervé, pour trancher des problèmes insolubles, et pour donner à des contrées civilisées depuis tant de siècles une nouvelle population qui, dans sa grossièreté et dans sa rudesse native, contenait un riche trésor de germes féconds.

Qu'on n'attribue donc pas à la chute de Rome et à l'invasion des barbares, pour le commerce international, les conséquences désastreuses qu'on est accoutumé à admettre. Ces migrations des peuples de l'est lointain eurent pour premier résultat de reculer de ce côté les bornes de la géographie ; elles créèrent ensuite un nouvel état politique qui était la condition nécessaire d'un large développement du commerce. Cette centralisation romaine, qui épuisait systématiquement les provinces et monopolisait le commerce et l'industrie comme une espèce de tribut, était une impitoyable destruction. C'était pour le commerce un grand résultat, que le monde cessât d'appartenir à une seule domination, et que des forces distinctes commençassent à agir librement les unes à côté des autres. Là était le germe de la concurrence, son plus puissant aiguillon ; et bien qu'il eût à recommencer à peu près toute sa carrière, il mit peu de temps à reprendre son essor.

Il y a lieu de séparer dans la première moitié de la présente période le commerce de l'Occident de celui de l'Orient. Nous avons vu comment par terre au moyen des caravanes asiatiques, et par mer à l'aide des ports de l'Egypte, l'antiquité était parvenue à les rattacher étroitement l'un à l'autre, de manière à déterminer un mouvement d'affaires très-considérable, notamment en articles de l'Inde et de l'Arabie. Après la chute de Rome ces relations cessent, et des siècles s'écoulent avant qu'elles ne se rétablissent dans une certaine mesure. Cela s'explique aisément. L'empire d'Orient, bien qu'environné par les hordes barbares et vivement pressé par elles sur divers points, put néanmoins, grâce à sa situation et

à sa bonne fortune, conserver son indépendance. Peut-être dut-il en grande partie son salut à sa politique, en s'isolant, autant que possible, du reste de l'Europe et en rompant avec elle toutes ses relations. Il se tourna donc du côté de l'Asie et de l'Égypte, contrées que les flots de l'invasion avaient respectées ou du moins qu'elles avaient à peine effleurées dans leurs dernières ondulations. Le commerce de l'Inde continua par cette voie, et les produits précieux, auparavant destinés à Rome, prirent alors le chemin de Constantinople. Les débris de la civilisation et de la science de l'antiquité s'étaient réfugiés dans cette capitale, sans subir de modifications essentielles, sous l'influence du christianisme devenu dans l'intervalle une religion d'État. Les barbares qui s'établirent sur les ruines du monde romain et fondèrent de nouveaux empires, avaient trop peu de besoins pour recourir au commerce extérieur; ils trouvaient toujours le nécessaire sur le sol même qu'ils avaient ravagé. Dans de telles circonstances, la séparation de l'Orient et de l'Occident dut s'opérer d'elle-même. Il fallut d'ailleurs des siècles avant que le chaos de la destruction et de l'anarchie pût se débrouiller et qu'il pût se former des bases solides pour la construction de nouveaux États.

L'homme sème et il récolte; mais les opérations qui ont lieu dans l'intervalle, la germination et la croissance, lui échappent le plus souvent et demeurent pour lui un secret. Or, la période de transition qui s'étend du quatrième au huitième siècle, abonde en enseignements et en consolations pour les âmes timides, qui désespèrent trop facilement du progrès. Au premier coup d'œil elle offre le spectacle d'une désolation sans espoir. Aucune lueur n'apparaît dans sa nuit profonde. On ne connaît d'autre industrie que la violence, d'autre ressource que le brigandage, d'autre garantie de la propriété que le glaive. Déjà cependant, humble et obscur comme à son origine, mais actif et calme, le christianisme est à l'œuvre. Il arrête la migration des peuples; il convertit et dompte les barbares, adoucit leurs mœurs et les rapproche de la civilisation des pays conquis. Sans dédaigner les notions

du grand et du beau que l'antiquité lui lègue, il en brise les formes vaines, il les épure et les élève ; dans ces hommes nouveaux qu'il a devant lui et dont l'éducation est à faire, il trouve le terrain vierge où sa semence fructifiera. C'est pourquoi le christianisme doit occuper une place éminente, même dans une histoire du commerce. Par ses missions chez les païens, il a étendu le domaine de la géographie et ouvert ainsi des routes au commerce international. Par ses monastères et ses abbayes, tant que ces établissements ont été fidèles à leur mission primitive, il a donné aide et protection aux travaux pacifiques de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, et les a relevés d'une longue décadence. Enfin, le rétablissement des communications avec l'Orient, par suite des croisades, est dû à la pieuse ardeur que le christianisme inspirait alors.

Cependant une autre doctrine religieuse, qui prit naissance dans la première moitié du septième siècle, a exercé sur le commerce une influence presque aussi considérable. Cette doctrine fut celle de Mahomet, d'où sortit la domination des Arabes.

Le fanatique et impétueux élan d'un peuple qui avait jusque-là conservé son indépendance, fit sentir au loin ses effets, et sous ce rapport peut se comparer à la grande migration des barbares. Il en diffère toutefois profondément, en ce qu'il portait en lui des éléments de civilisation, et que par suite les conquêtes de l'islamisme furent fécondes et non pas uniquement dévastatrices. Les Arabes tirèrent l'épée, afin de propager leur nouvelle foi par la force, et ils fondèrent en peu de temps une domination qui s'étendit sur trois parties du monde. Mais dès qu'ils crurent avoir accompli cette mission religieuse, ils déposèrent le glaive et adoptèrent une politique de paix qui révéla chez eux les facultés les plus brillantes. Toutes les sciences applicables et, avec elles, le commerce et la navigation furent cultivés par eux avec soin. Leurs travaux, basés d'ailleurs sur ceux des Grecs, font autorité pendant tout le moyen âge. Par leurs voyages de découverte, par leurs expéditions commerciales, ils rappellent

les Phéniciens (1). Au milieu des ténèbres profondes qui régnaient dans le reste de l'univers, on a qualifié à bon droit de classique la période de leur domination ; ils éclipsèrent la civilisation byzantine elle-même. Bien que la religion fût le principe dirigeant du gouvernement des Arabes, on y aperçoit aussi de remarquables traces d'une politique commerciale. Si cette politique avait pu s'accuser plus nettement et se constituer en système, la domination arabe formerait dans l'histoire du commerce mieux qu'un brillant épisode. Mais un obstacle insurmontable se rencontrait dans les principes mêmes du Coran, dont la farouche intolérance ne permettait pas la durée d'un état de choses favorable au développement du commerce. C'est ce que prouve abondamment l'histoire des peuples mahométans qui ont apparu depuis.

Par la conquête de la Péninsule ibérique, dans laquelle ils dominèrent durant sept siècles, les Arabes influèrent directement sur les destinées de l'Europe. Dans cette contrée aussi, une civilisation fort avancée avait été anéantie par l'invasion des barbares. Les Arabes répandirent parmi ses ruines de nouvelles semences qui donnèrent des fruits magnifiques et qui enrichirent un sol qu'ils furent ensuite obligés de céder pied par pied à la pression du christianisme. L'Europe occidentale met beaucoup de temps à se préparer à sa grande mission historique. Mais c'est de ses côtes extrêmes, baignées par l'Océan, qu'on réalise l'idée séculaire de la circumnavigation du globe, qu'on va doubler la pointe méridionale de l'Afrique, qu'on va aborder les Indes occidentales et le continent de l'Amérique. Le Portugal et l'Espagne partagent la gloire de ces grands événements, et sont les deux premières puissances commerciales à la fin de la présente période.

Le développement fut plus lent en Italie et dans le centre de l'Europe. Ces contrées avaient été le but principal de l'invasion, le théâtre de ses luttes les plus longues et les plus acharnées. C'est là que les flots s'étaient calmés le plus tard,

(1) Observons ici que les Phéniciens étaient, comme les Arabes, un peuple sémitique. C. V.

qu'une société durable avait mis le plus de temps à se reconstituer. Naturellement, aux lieux où avait été le siége de la domination romaine, le cœur où aboutissaient toutes les artères, la destruction d'un colosse ne put s'opérer tout d'un coup, ni sans les plus puissants efforts. Rome fut le mot d'ordre de tous ces conquérants farouches qui, depuis Alaric jusqu'à Charlemagne, fondèrent et renversèrent tour à tour des empires, et passèrent sur la scène du monde comme des ouragans destructeurs.

Nous n'avons pas à nous étendre ici sur ces temps, où toute l'histoire du commerce se borne à celle de son anéantissement. Théodoric le Grand, de 493 à 526 de l'ère chrétienne, en fondant l'empire des Ostrogoths, parut un instant devoir arrêter les progrès du mal. Ce prince était plus qu'un conquérant ; il voulait réorganiser, il estimait le commerce et désirait le centraliser à Ravenne, sa capitale. Mais ce ne fut là qu'une lueur passagère qui disparut dans la nuit universelle. Le règne de Charlemagne, de 771 à 814 de l'ère chrétienne, dont la domination unitaire met fin à trois siècles de confusion et d'anarchie, commence la réorganisation politique de l'Europe. Lors de l'avénement de ce grand homme à la monarchie des Francs, la ruine de la civilisation ancienne était consommée. L'Italie et l'Europe centrale offraient l'image de la misère et de la désolation la plus affreuse. Les fureurs de la dévastation avaient cessé ; mais les tristes résultats qu'elle avait laissés après elle, la pauvreté et l'ignorance, la servitude et le découragement, la force brutale et le défaut de sûreté, contraignaient le commerce et l'industrie à rétrograder jusqu'à leur point de départ. Tout lien avec le passé était rompu. La nature elle-même participait de l'abrutissement des hommes, et l'aspect désolé du sol accusait les vices de la société. En Italie, en Espagne, dans les Gaules, des provinces entières, jadis renommées pour leur fertilité et pour la salubrité de leur climat, étaient changées en déserts et infestées de miasmes délétères ; les bras faisaient défaut à l'agriculture, soit que la population eût disparu, soit que, sous l'institution

du servage, le travailleur, dépourvu du stimulant de l'intérêt personnel, ne fît pour son seigneur que le nécessaire le plus strict. En général, rien n'entrava le développement du commerce au même degré que cette institution de la féodalité, dont nous avons encore aujourd'hui à combattre les derniers restes. Au lieu de laisser au commerce la liberté d'action, on l'enchaîna par des monopoles et par des priviléges, et on le détourna ainsi pour des siècles de sa voie naturelle et de sa véritable direction. Les systèmes commerciaux appartiennent, il est vrai, à une époque postérieure; toutefois c'est le lieu de mentionner l'origine de leurs erreurs (1).

L'Europe occidentale, au huitième siècle de l'ère chrétienne, offrait à peu près la même situation économique que huit siècles avant cette ère, où elle était habitée par de grossiers nomades. L'éducation des troupeaux avait repris le dessus sur l'agriculture, et toutes deux étaient primées par la chasse, considérée alors non pas seulement comme un exercice chevaleresque, mais comme un moyen d'existence. On ne cultivait la terre que pour satisfaire aux premiers besoins. Comment aurait-on pris de la peine, quand on n'était pas sûr de laisser à ses enfants le sol qu'on occupait? Les maîtres changeaient sans cesse, tout comme les serviteurs; et les populations barbares s'agitèrent durant trois siècles avant de

(1) Quelque opinion qu'on professe sur le système protecteur, on ne saurait le faire dériver de la féodalité. Que peut-il y avoir de commun entre cette hiérarchie, fondée sur la propriété du sol, qui fut la première organisation des sociétés modernes, et la protection du travail national contre la concurrence étrangère? La féodalité multiplia les souverainetés, et par suite les barrières et les péages; et ce fut ainsi qu'elle entrava le commerce. Les monopoles et les priviléges commerciaux ne lui sont pas particuliers, bien que, dans une époque où il n'existait pas de droit commun, la liberté dût revêtir la forme du privilége. La révolution française, qui a balayé toutes les institutions féodales, a respecté le système protecteur; elle n'y a pas vu un de ces priviléges, objets de sa haine implacable. Le mot de féodalité, ayant conservé une acception odieuse, a été appliqué par la polémique libre-échangiste à la protection qu'elle voulait flétrir; il a pu l'être avec quelque apparence en Angleterre, dans une lutte contre une aristocratie territoriale; mais un tel argument ne devrait pas se retrouver dans un ouvrage sérieux. H. R.

s'asseoir. Alors même la civilisation ne reparut que lentement. L'histoire de cette époque est pleine de récits de famines causées par le manque des récoltes ou par la guerre. Elles prouvent l'insuffisance de l'agriculture et en même temps l'absence du premier de tous les commerces, de celui des denrées alimentaires. On peut juger par là combien était resserrée la sphère de toutes les autres industries. Le commerce manquait d'aliments, de produits bruts comme de produits fabriqués. Il ne saurait y avoir d'échanges là où il n'existe même pas de besoins; or chacun produisait à peu près tout ce qui lui était nécessaire. On était retombé au dernier degré de la civilisation. Et cependant c'est la supériorité intellectuelle qui seule pouvait assurer à l'Europe la domination du globe; par ses productions, par ses ressources naturelles, elle était de beaucoup inférieure aux autres parties du monde. Parmi les articles qui servent à nous nourrir et à nous habiller, elle ne donne naturellement que les plus indispensables; quelques produits plus précieux qu'elle offre aujourd'hui, n'y ont été transplantés que plus tard.

Il convient ici de rappeler l'influence du christianisme préparant en silence un nouveau et solide terrain. Dans l'empire d'Orient, le christianisme était déjà la religion de l'État. En Occident, il fut en voie de le devenir du jour où le roi des Francs, Clovis, dans tout l'éclat de ses victoires, se fit baptiser publiquement. Charlemagne acheva l'œuvre. Son couronnement à Rome en l'an 800, et le rétablissement de l'empire d'Occident sous les auspices de l'Église, sont des événements trop considérables dans le développement général de la civilisation, pour que, même à notre point de vue spécial, ce ne soit pas pour nous une obligation de les mentionner.

C'est alors que le jour commence à poindre pour le nord de l'Europe. Les anciens n'avaient sur cette région que des notions vagues et incertaines, bornées à quelques parties des côtes. Il est vrai que les Romains avaient, à plusieurs reprises, franchi le Rhin et le Danube; mais ils n'avaient pu conserver aucun établissement au delà de ces fleuves. Pour le com-

merce, le nord de l'Europe était cette extrémité du monde, cette *ultima Thule*, que les anciens ne connaissaient pour ainsi dire que par l'ambre jaune, par eux si recherché. Les Phéniciens, qui faisaient déjà le commerce de cet article, avaient, on l'assure, pénétré jusque-là par une navigation directe. Quoi qu'il en soit à cet égard, il est constant qu'après la décadence des Phéniciens, et dans les temps postérieurs, où l'ambre jaune devint d'un usage plus général, ce produit arrivait, par terre, aux ports de la mer Noire, d'où il entrait dans la circulation.

Le nord et surtout le nord-est de l'Europe ayant pris part à la grande invasion, des portes jusque-là étroitement closes s'étaient enfin ouvertes. Il s'était conservé quelques relations entre les nations barbares ; et lorsque les Francs eurent établi leur prépondérance, et soumis presque tous les États formés par elles, ils purent aisément s'étendre jusque dans le Nord, auquel les rattachait intimement leur propre passé.

L'agriculture dut naturellement constituer la base première de la civilisation nouvelle, et Charlemagne prit de sages mesures pour la relever. En exigeant que la dîme fût exactement payée à l'Eglise, il intéressa celle-ci à provoquer partout la culture du sol. Il encouragea aussi l'industrie, en faisant exercer divers métiers sur ses domaines. Il n'existait alors qu'un commerce intérieur et de détail, principalement dans le voisinage des églises et des abbayes, où les solennités religieuses attiraient de loin une grande affluence, et furent l'origine des foires et des marchés. Ces commencements ne doivent pas être dédaignés, tout petits, tout grossiers qu'ils sont ; ils furent les premiers germes sortis de la nouvelle semence, germes dont le développement eût été plus rapide, si les successeurs de Charlemagne avaient hérité de son génie et de sa vigueur. Ses diverses créations scientifiques et les relations d'amitié qu'il chercha à nouer avec les Arabes, avec le califat, alors dans toute sa splendeur, attestent que ce monarque poursuivait un but plus élevé que la puissance et la domination. Il a eu le mérite de concevoir le premier l'idée

d'une entreprise qui n'a pu être exécutée que récemment : celle de la jonction du Rhin avec le Danube par un canal (1).

La France et le sud-ouest de l'Allemagne, particulièrement les bords du Rhin, avaient conservé quelques restes de la civilisation romaine ; ces contrées furent les premières à se ranimer. Plusieurs villes avaient heureusement traversé des temps orageux. Le sol voisin était bien cultivé, la population nombreuse, et les relations facilitées par les anciennes voies romaines. Bâle, Strasbourg, Spire, Worms, Mayence, Cologne et Aix-la-Chapelle peuvent être considérées comme les étapes et les entrepôts du commerce de l'empire des Francs sous Charlemagne.

Malheureusement les temps agités qui reparurent après ce grand homme, compromirent son ouvrage. La monarchie des Francs fut partagée, et le pouvoir échut à de faibles mains Peut-être était-ce nécessaire pour amener plus vite sur la scène de l'histoire l'extrême nord de l'Europe, et pour lui attribuer sa place et son influence. Sous le nom collectif de Normands, des peuples qui habitaient la Norvége, la Suède, le Danemark, la Finlande, en un mot, les côtes et les îles de la Baltique, vinrent alors fondre sur l'empire des Francs, comme un torrent irrésistible. Déjà Charlemagne les avait connus, et, dans ses dernières expéditions contre les Saxons, il les avait combattus jusque sur les bords de l'Eider. Mais ce n'est que sous ses successeurs qu'ils apparaissent, à titre de conquérants, en Allemagne et surtout en France, où ils saccagent et rançonnent toutes les côtes maritimes et les rives des fleuves qu'ils remontent jusqu'au cœur du pays. Semblables, sous ce rapport, aux barbares de l'Est, les Normands se distinguent par un trait intéressant au point de vue de la présente histoire. Ce sont des navigateurs, ou, si l'on veut, des pirates ; ils représentent seuls la navigation à une

(1) Ce projet a été réalisé, sous le règne du roi Louis de Bavière, par la construction d'un canal qui relie le Mein au Danube, et qui a reçu le nom de ce prince. C. V.

époque où la marine ancienne avait entièrement disparu des mers occidentales et septentrionales. Le goût des aventures les poussa dans la haute mer, ce qui implique toujours un certain degré de savoir nautique, et, franchissant le détroit de Gibraltar, ils pénétrèrent fort avant dans la Méditerranée. Leurs courses furent quelquefois des voyages de découverte, par exemple, en Irlande, aux îles Shetland, dans l'Islande et ailleurs (1).

Ce sont les Normands, en dernière analyse, qui ont fait passer tout le nord de l'Europe de la nuit des fables au grand jour de l'histoire. Ils ont certainemant abordé le Groënland, peut-être même le continent de l'Amérique du Nord, dans la contrée qu'ils appelèrent Vinland ; mais, bien que des raisons très-concluantes appuient cette conjecture, leur découverte serait dépourvue de toute valeur pratique, puisqu'elle n'eut aucune conséquence commerciale et fut oubliée même des contemporains (2). Sans être comparables aux Arabes, pour la civilisation et pour les lumières, les Normands ont néanmoins contribué presque autant qu'eux à révéler et à rectifier la géographie des pays qui servirent de théâtre à leur activité. Ils ont déposé sur les côtes de l'Europe septentrionale les germes de ce génie maritime et commercial qui plus tard a illustré leurs habitants. Leurs expéditions furent le dernier flot de la grande migration des barbares. Chaque peuple se

(1) C'est par les Normands que furent primitivement peuplés les archipels voisins de l'Écosse, les îles Féroë et l'Islande, laquelle ils reconnurent pour la première fois en 861, et qui ne tarda pas à devenir la plus importante de leurs colonies dans ces régions boréales. C. V.

(2) Dès avant la fin du dixième siècle, des navigateurs islandais découvrirent le Groënland et formèrent quelques établissements sur ce sol glacial et inhospitalier. Quant au Vinland, qui n'était probablement autre que la Nouvelle-Angleterre, le hasard paraît les y avoir jetés, dans une de leurs courses, vers 1100. La tradition mentionne la fondation, mais n'indique pas la durée d'une colonie qu'ils auraient également essayé d'y établir. Ajoutons pourtant que M. de Humboldt admet comme vraisemblable que les Normands avaient été devancés par des missionnaires irlandais, non-seulement sur le continent de l'Amérique, mais aussi aux îles Féroë et en Islande. C. V.

trouvant dès lors fixé dans ses nouvelles demeures, on voit se former, sur la base des nationalités qui se constituent, le système politique européen. Cependant le commerce international n'existe pas encore dans ce nouveau système ; le lien brisé entre l'Orient et l'Occident, entre l'Europe et l'Asie, n'est pas encore renoué, ce qui est nécessaire pour élargir des relations locales tout à fait bornées.

Nous arrivons maintenant à cet événement si fécond en conséquences, c'est-à-dire aux croisades.

II

Nous n'avons à rechercher ici ni les causes immédiates qui, durant deux siècles, poussèrent l'Occident contre l'Orient les armes à la main, ni le but direct inutilement poursuivi par les croisades. Ce que ces entreprises offrent peut-être de plus merveilleux, c'est que, tandis que la religion et la politique étaient frustrées du fruit de tant d'efforts et de tant de sacrifices, elles profitèrent à un intérêt auquel personne n'avait songé et dont personne même n'avait fait de cas au commencement.

On peut, si l'on veut, ne reconnaître aux croisades qu'une influence indirecte sur le commerce de l'époque. La manière dont cette influence s'est exercée ne change rien au résultat essentiel ; elle nous apprend seulement que les plus belles idées ne sont mûres pour l'application que lorsqu'elles trouvent un point d'appui dans les intérêts.

Un intérêt de sûreté et de conservation avait conseillé aux Byzantins de s'isoler le plus possible, et surtout de se tenir hors de la portée des commotions de l'Occident. Chez eux les Arabes trouvèrent, quand leur ardeur belliqueuse se fut amortie, ce qu'on avait sauvé des anciennes lettres classiques ; et, doués eux-mêmes du génie créateur, ils reçurent une nouvelle impulsion de traditions qui restaient stériles à Constantinople. La civilisation de l'empire grec était station-

naire. On enfouissait le précieux dépôt que l'on avait reçu; on ne savait pas le faire valoir; un formalisme scolastique étouffait toute liberté, et, indépendamment d'une politique ombrageuse, l'intolérance religieuse et le schisme élevaient de nouvelles barrières entre l'est et l'ouest de l'Europe.

Il convient de noter ces circonstances, même dans une histoire du commerce, si l'on veut se rendre compte pourquoi il s'écoula tant de siècles avant le rétablissement des rapports internationaux entre les trois parties de l'ancien monde, et pourquoi les Grecs de Byzance, civilisés et chrétiens, fermèrent hermétiquement leur empire à d'autres Européens chrétiens comme eux, au point que, dans plusieurs contrées, ceux-ci furent, nous l'avons vu, redevables aux Arabes de leur naissance à la civilisation, et de leurs premiers progrès dans le commerce et dans l'industrie.

Puisque l'Orient ne voulait pas venir vers l'Occident, il fallut que l'Occident allât vers l'Orient. La grande porte de communication entre l'un et l'autre était l'empire grec, et ce furent les croisés qui se chargèrent de l'ouvrir. Même avant les croisades, on ne doit pas le dissimuler, un certain commerce s'opérait par les frontières occidentales et septentrionales de l'empire byzantin; mais il était insignifiant en comparaison de celui qui se développa pendant et après. L'Italie, par Venise, eut toujours quelques relations avec le littoral grec jusqu'à Constantinople, par moments même avec l'Egypte et la Syrie; et au nord de la mer Noire, l'ancienne route des caravanes du Pont-Euxin vers les pays de la Baltique fut exploitée aussi par les Arabes. Mais l'essor des cités marchandes de l'Italie, l'animation de la route du Danube, la culture des provinces limitrophes de l'empire byzantin, l'établissement de voies commerciales régulières, étendant leur réseau sur tout le continent européen, la formation d'une classe commerçante et industrielle, et les institutions politiques qui en dérivent, tous ces résultats et beaucoup d'autres sont dus à ces saintes expéditions, qu'une foi pieuse entreprit dans un tout autre but.

L'influence des croisades sur les progrès et sur la propagation des connaissances géographiques, mérite également d'être mentionnée. Les mœurs grossières des nations européennes s'adoucirent dans le contact avec l'Orient ; on apprécia ses productions, on rapporta chez soi l'habitude d'en faire usage, et ainsi naquirent des besoins nouveaux que le commerce seul pouvait satisfaire. Les mœurs, la manière de vivre et les modes furent profondément influencées par les exemples de l'Orient et du faste de la cour byzantine ; la consommation des épices et des étoffes de soie augmenta, et le commerce fut ainsi puissamment stimulé. Le luxe, qui était autrefois le privilége des grands et des riches, devint bientôt un besoin. Dans les villes surtout, l'aisance fit des progrès rapides et détermina un changement complet dans l'existence des classes moyennes. Le paysan qui se croisait obtenant pour salaire une remise totale ou partielle de lourdes redevances envers la noblesse et le clergé, l'agriculture recueillit sa part de bénéfice. C'est enfin à l'esprit romanesque des croisades qu'il faut rapporter ce goût si vif des longs voyages et des explorations lointaines, qui signala le quatorzième et le quinzième siècle, et qui prépara la découverte de l'Amérique et celle de la route maritime de l'Inde.

Ce fut à l'Italie qu'échurent les premiers avantages commerciaux des croisades. Bien que, de toutes les contrées envahies par les barbares, elle eût été la plus dévastée et qu'elle eût perdu pour jamais son indépendance nationale et sa suprématie politique, cette contrée n'avait pu néanmoins être dépouillée du privilége de sa situation géographique. Quand l'Occident eut renoué ses relations avec l'Orient, la Méditerranée et la mer Noire s'animèrent comme dans l'antiquité. Ces mers, avec leurs golfes, leurs îles et leur littoral, furent le principal théâtre des échanges rétablis entre les trois parties du monde connu, et elles restèrent telles jusqu'à ce que la découverte d'un nouvel hémisphère eût entièrement changé l'aspect du globe et créé un état de choses tout nouveau.

Qu'il nous soit permis, pour accuser notre point de vue, de

nous référer aux premières phrases de cet aperçu. Quelque animation, quelque vigueur qu'offrent les cités marchandes de l'Italie, quelque développement que prenne un commerce international depuis longtemps interrompu ; bien que, sur le Rhin, le long du Danube, sur la mer du Nord et sur les côtes de la Péninsule, le négoce et l'industrie se répandent, fondent des établissements, nouent et entretiennent des relations, forment des ligues; bien que la nuit profonde de la barbarie et le droit du plus fort fassent place aux lumières de la civilisation, à l'ordre légal et à la société civile ; néanmoins, le caractère du commerce est toujours le même qu'aux temps des Arabes et des Byzantins, ou qu'au temps des Phéniciens et des Grecs. Les progrès ou les innovations de cette période, tels qu'une connaissance plus étendue des marchandises, les perfectionnements de la navigation, les assurances, les banques, les lettres de change, etc., sont très-méritoires sans doute, et ont préparé l'ère moderne ; mais ils ne suffisent pas pour modifier essentiellement la nature du commerce international ; de même que dans l'antiquité, c'est avant tout un commerce de terre, et la navigation n'est qu'un cabotage.

La liste des articles de commerce ne paraît pas s'être accrue sensiblement. La fondation de nouveaux États et l'accroissement de la population provoquèrent naturellement une consommation plus forte ; mais les produits de l'Orient mis en vente sur le marché de Bruges n'étaient probablement pas plus variés que ceux qui, dans l'antiquité, approvisionnaient le marché d'Alexandrie. Ce ne fut qu'après la découverte de l'Amérique que l'usage des denrées coloniales se généralisa. Ce que l'Asie fournit de riz, de sucre (1), de thé et de café pendant le moyen âge, pour alimenter une consommation de luxe, est insignifiant. Il n'en est pas de même de certaines matières utiles aux fabriques, telles que la soie, le coton et les substances tinctoriales. Elles étaient dirigées principalement

(1) La canne à sucre fut apportée en 1148 d'Asie dans l'île de Chypre, d'où on la transplanta en Sicile et en Espagne. L'art de raffiner le sucre ne fut inventé que plus tard.

sur l'Italie et sur les Pays-Bas, où l'industrie avait pris un magnifique essor et alimentait un vaste commerce d'exportation, le premier qui ait été établi sur une échelle considérable. La fabrication des laines dans les Pays-Bas marque la naissance de cette puissance industrielle qui a achevé sa crue dans la troisième période. En tout temps on a vu des localités exceller dans quelques branches d'industrie, et leurs produits mis en circulation par le commerce. Mais l'éducation, la spécialité industrielle de notre époque, la concurrence, la suprématie manufacturière, furent ignorées du moyen âge comme de l'antiquité. Le commerce avec l'Inde n'avait pas cessé d'être passif ; les importations de cette contrée étaient payées avec des espèces. L'Europe n'était pas encore en état de rendre les autres parties du monde tributaires de son industrie. C'était, au contraire, l'Inde qui envoyait à l'Europe des produits manufacturés. Mais la balance du commerce était des plus favorables avec le Nord ; on y achetait généralement des produits naturels avec des objets fabriqués ; aussi la Hanse, très-clairvoyante sur ses propres intérêts, ne chercha-t-elle jamais à provoquer un développement manufacturier dans l'Allemagne septentrionale.

Une institution qui a profondément modifié la marche du commerce, celle des postes, manquait à cette période. L'envoi de messagers, le voyage du marchand lui-même ou de ses commis y suppléaient, bien que d'une manière imparfaite. Il est vrai que dans l'état social de cette époque on se passait plus aisément de cette institution dont on n'avait pas l'idée. Il y avait des routes tracées et des établissements fixes pour l'achat et pour le débit des marchandises ; les marchés étaient sujets à peu de fluctuations ; la concurrence était moins vive ; le succès ou l'échec, le profit ou la perte, ne dépendaient pas de la hardiesse et de la promptitude du spéculateur, au même degré que de nos jours, où la suppression soudaine des postes aurait pour effet d'arrêter et de ruiner le commerce. C'est le manque de postes qui explique pourquoi nous ne trouvons pas non plus dans cette période un

commerce de commission tel que nous l'entendons aujourd'hui, ou du moins pourquoi nous ne l'y trouvons qu'à l'état rudimentaire. Les opérations commerciales au moyen âge ne pouvaient se faire qu'au compte de l'entrepreneur, bien que la totalité du capital qui y était employé ne lui appartînt pas toujours, notamment dans le commerce maritime, où le prêt à la grosse était très-fréquent. L'entrepreneur était obligé de se charger de tout lui-même à ses risques et périls, d'accompagner sa marchandise ou de la faire accompagner par un homme de confiance, ou encore d'établir dans les places étrangères des factoreries ou des succursales permanentes. En l'absence d'un droit des gens protecteur du commerce et au milieu de la défiance générale, il n'aurait pu s'en rapporter à un commissionnaire pour le calcul des prix et des frais, ni pour le règlement des avaries.

Venise ayant été bâtie au milieu des eaux, la navigation et le commerce devinrent une nécessité pour ses habitants. C'est cette situation si favorable et en même temps si sûre qui explique la durée séculaire de sa domination et sa prépondérance sur les villes italiennes, ses rivales. Il est digne de remarque que la renaissance du commerce en Italie y coïncide avec l'essor des institutions communales. En y regardant de près, on reconnaît que la liberté précéda la prospérité commerciale, et qu'elle la fit naître. L'Italie ne pouvait rompre entièrement avec son ancienne civilisation; elle conservait des souvenirs, des traditions, et tout, jusqu'aux ruines qui la couvraient, donnait à réfléchir. La langue des vaincus prévalut : les barbares victorieux l'adoptèrent et, avec des mots nouveaux, reçurent des idées nouvelles. De leur côté, par leur vigueur native et pleine de séve, ils ranimèrent le corps épuisé de la vieille Italie, et la rajeunirent. Sa situation géographique, son climat, les événements, la favorisèrent; la plupart des villes qu'il s'agissait de faire revivre dataient de l'antiquité; une terre libérale rémunéra avec usure le léger labeur que l'homme y appliqua de nouveau, et quand les croisades vinrent ouvrir l'Orient, on n'eut plus qu'à reprendre

les routes abandonnées et à les exploiter avec de plus larges ressources.

C'est avec joie qu'après tant de siècles de ténèbres, d'ignorance, de barbarie et de violence, nous saluons l'avénement général des lumières, de la science, de la civilisation et de la justice. A la pauvreté et à la misère succèdent, sur leurs pas, le bien-être et la richesse. On ne peut contester à l'Italie l'honneur d'être entrée la première dans cette voie. Lorsque l'empire byzantin succombe sous l'assaut des hordes turques, la civilisation retourne aux mêmes lieux d'où, mille ans auparavant, la barbarie l'avait chassée. Mais son domaine s'est élargi ; cessant d'embrasser une seule contrée, un seul peuple, elle se répand sur tout l'ouest et sur tout le nord de l'Europe, pour y présenter un développement, une variété que l'antiquité ne connut jamais.

III

La renaissance de l'Italie n'intéresse pas moins l'histoire du commerce que celle de la littérature et des arts. Venise, Amalfi, Pise et Gênes, illustrent alors cette contrée. Sa prospérité commence à la fin du douzième siècle et atteint son apogée au milieu du quinzième, pour décliner ensuite rapidement, jusqu'à ce que la découverte du Nouveau-Monde et de la route maritime de l'Inde y mette un terme. La croisade dans laquelle Constantinople fut prise en 1204 et devint, pour cinquante-six ans, le siége d'un empire latin, assura à Venise, qui, par sa flotte, avait pris une part active à cette conquête, le monopole à peu près absolu du commerce du Levant. Gênes, qui avait quelque temps rivalisé avec Venise, fut à la fin obligée de lui céder le terrain. Depuis la chute de l'empire grec, l'Europe ne trouva plus les produits du Levant que sur les marchés de l'Italie. Dans ces mêmes places bientôt l'industrie grandit, et des fabriques se fondèrent ; elles adoptèrent des lois et des institutions commerciales dont l'autorité s'étendit au loin. La

bourgeoisie s'éleva ; la toute-puissance de la propriété foncière fut détruite, et la propriété mobilière prit place à côté d'elle ; la brillante prospérité des villes relâcha les liens féodaux ; le commerce, jusque-là frappé de dédain, acquit de la considération ; on commença à le favoriser, à l'estimer, et l'on vit poindre une sorte de politique commerciale, qu'inspirait, il est vrai, un esprit de commune et de corporation, et non le sentiment de l'unité nationale.

Mais, l'Europe étant mieux connue, plus peuplée et plus civilisée, le commerce ne resta plus le partage exclusif des contrées du Midi et de l'Est, il s'étendit à celles du Nord et de l'Ouest, où il devint bientôt assez prospère et assez puissant pour lutter hardiment avec celui de l'Italie. Sur ce nouveau terrain, dépourvu de tout antécédent, il avait à faire sa propre éducation, à se former lui-même. Des pays couverts de forêts vierges, de pâturages et de solitudes, ne présentaient aucune ville ancienne, aucun ancien entrepôt ; leur civilisation ne commença qu'avec leur commerce. Mais l'élément germanique manifesta aussi sous ce rapport sa puissance créatrice avec une vigueur qui lui a permis d'égaler l'élément romain dans le moyen âge, et de le dépasser de beaucoup dans les temps modernes.

Nous n'avons à nous occuper ici que du moyen âge. Il a déjà été question des services que rendit Charlemagne en imprimant au commerce intérieur et à l'industrie du sud-ouest de l'Allemagne et des bords du Rhin une activité relative. Il était naturel qu'un commerce favorisé par le voisinage s'établît de bonne heure entre cette région et l'Italie. Les anciennes routes militaires des Alpes devinrent des routes commerciales, par lesquelles les marchandises du Levant, importées par Venise et par Gênes, étaient expédiées en Allemagne, en France, dans les Pays-Bas et en Angleterre. Aux points où, de ce côté-ci des Alpes, les routes se croisaient ou aboutissaient à des fleuves, on vit fleurir rapidement d'anciennes colonies romaines, ou s'élever de nouvelles cités. Telles furent Bâle, Strasbourg, Ulm, Augsbourg, Ratisbonne, Nu-

remberg et beaucoup d'autres ; étapes et marchés principaux du commerce d'importation et d'exportation, centres d'expéditions considérables. Les villes maritimes de l'Italie y avaient des succursales qui, plus tard, devinrent des maisons indépendantes opérant pour leur propre compte. L'industrie y brilla à côté du commerce, et comme on y trouvait aisément du travail et que l'on y faisait promptement fortune, la population s'y accrut avec une rapidité extraordinaire. De même que dans les communes d'Italie, l'aisance et la richesse engendrèrent cet esprit généreux d'indépendance et de liberté que la politique des empereurs sut apprécier et utiliser, en accordant aux villes le privilége de relever d'eux directement.

Par la route du Danube vers Constantinople, les villes de la Souabe et de la Bavière entretenaient aussi quelques relations directes avec le Levant. Des colonies allemandes qui s'étaient établies en Transylvanie (1), prenaient part à ce trafic ; et, pendant les croisades, cette voie servit fréquemment aux transports d'armes, de munitions et de vivres. Mais la masse des affaires avec le Levant se faisait par l'intermédiaire de Venise et de Gênes, qui, indépendamment des villes de l'Allemagne méridionale, avaient fondé d'importants entrepôts dans les Pays-Bas, jetant ainsi la base de la prospérité commerciale de cette contrée et indirectement de celle de l'Angleterre.

Bruges et Anvers furent durant trois siècles les plus grands marchés de l'Europe. Tous les articles alors connus y affluaient de tous les pays, et les magasins qui les recevaient offraient les plus riches assortiments. Les Italiens y envoyaient les marchandises de l'Orient et prenaient en échange les produits du Nord, entre autres les lainages renommés de la Flandre et du Brabant. Ces échanges opérés avec tant de peuples

(1) Ces colonies, dont les premiers habitants, originaires des environs de Liége, de Trèves et de Luxembourg, et improprement appelés Saxons, nom qui est resté à leurs descendants jusqu'à nos jours, avaient été attirés en Transylvanie par le roi de Hongrie Geysa II, vers 1143, ont pour chefs-lieux les villes commerçantes de Hermannstadt et de Kronstadt. C. V.

développèrent rapidement la prospérité matérielle du pays; ils y accrurent aussi la masse des lumières. Le commerce jouissait dans les Pays-Bas d'une liberté qui n'existait point ailleurs; nulle part il n'était si peu grevé d'impôts, de priviléges et de monopoles; l'égalité de droits était la maxime des villes, maxime adoptée par la sage politique des princes, qui comprenaient que la richesse générale ferait leur propre richesse. Même à défaut de ces avantages, le commerce des Pays-Bas devait être beaucoup plus étendu et plus important que celui des villes de la haute Allemagne, par la raison que le voisinage de la mer le rattachait à la navigation. C'était par la mer seule qu'il ralliait les États scandinaves du Nord, les pays de la Baltique, l'Angleterre et même la France occidentale; et l'on conçoit qu'une navigation qui s'étendait à tant de pays ne devait guère le céder en importance à celle de la Méditerranée. Mais tandis que cette dernière nous apparaît fractionnée entre plusieurs souverainetés distinctes, la première jouit de l'unité politique; elle constitue une confédération pour l'exercice paisible du commerce, une ligue offensive et défensive contre la violence, et elle règne longtemps en maîtresse absolue dans les mers septentrionales et sur leurs côtes.

C'est encore aux croisades que le nord-est de l'Europe est redevable de sa civilisation. Elles avaient donné naissance à l'ordre Teutonique qui, pour convertir les païens, fit au treizième siècle la conquête de la Prusse. L'ordre des chevaliers Porte-Glaive, étroitement uni avec le premier, poursuivait le même but en Livonie. Ces deux institutions, d'origine allemande, contribuèrent puissamment à animer le commerce germanique. Les produits mieux connus de ces contrées purent utilement alimenter une exportation vers les pays de l'Ouest et du Sud, où d'autres marchandises, satisfaisant aux besoins du nord-est, fournirent des retours avantageux. Des villes considérables se fondèrent sur le littoral allemand de la Baltique; peuplées en peu de temps, elles s'adonnèrent avec ardeur au commerce et à la navigation. Souvent elles s'associaient pour des entreprises en commun, se prêtaient appui et assis-

tance, et préparaient ainsi cette puissante ligue commerciale, qui ne tarda pas à s'étendre sur tout le nord, sur le nord-est, sur l'ouest même de l'Europe, et qui est un des faits les plus considérables et les plus merveilleux de l'histoire du commerce. Cette ligue est un glorieux monument de l'esprit d'association en Allemagne, la manifestation la plus énergique de la bourgeoisie hardie et persévérante de cette époque. Jamais l'Allemagne n'a repris sur les mers le rang qu'elle occupait lorsque la Hanse soutenait sa suprématie commerciale par des flottes de guerre, devant lesquelles plus d'un royaume s'inclinait avec respect (1). Comme elle renfermait dans son sein des villes de l'intérieur, les Anséates n'étaient pas seulement des armateurs transportant des cargaisons, ils faisaient aussi un commerce propre, que, par de nombreuses factoreries, ils étendirent d'une part jusqu'en Russie, et de l'autre jusqu'en Espagne. Quelque distinguée que fût pour l'époque la marine des Anséates, quelque habiles que fussent ces hommes de mer, fournis par des îles et par des côtes qui ont conservé le même renom depuis les temps les plus reculés des Normands jusqu'à nos jours, elle n'a rien fait pour augmenter les connaissances géographiques. Les Anséates étaient avant tout des négociants spéculant à coup sûr, et non des faiseurs de découvertes que l'irrésistible séduction d'une grande idée entraîne au loin à tout hasard. En ce point, ils ressemblaient aux Italiens, qui ne visitaient de même que des mers et des contrées connues, les exploitant sans relâche, y recherchant le monopole et la domination ; les républiques de l'Italie, du reste, étaient en hostilité les unes avec les autres et ne formèrent jamais un faisceau national. L'activité des Anséates eut pour principal théâtre la mer du Nord et la Baltique, avec leurs îles et leurs côtes. Leur but de prédilection était l'Angleterre, alors presque purement agricole ; ils en exportaient les laines, qu'ils y réimportaient converties en draps par les fabriques

(1) Il est facile de saisir l'allusion que fait ici l'auteur à l'infériorité militaire de la marine de l'Allemagne vis-à-vis de celle du Danemark, dans l'affaire récente des duchés. C. V.

allemandes. Jamais une de leurs voiles ne s'aventura dans l'Océan; et l'idée de préparer une expédition pour explorer de lointains parages ou pour vérifier l'hypothèse, chaque jour plus vraisemblable, d'une route maritime de l'Inde par l'ouest, fut toujours étrangère à la ligue.

L'Angleterre et la France n'occupent qu'un rang secondaire dans la présente période de l'histoire du commerce. Durant les trois siècles qui s'écoulèrent depuis la chute de Rome jusqu'à Charlemagne, la dernière de ces contrées avait partagé à peu près la destinée de l'Allemagne ; très-cultivées sous la domination romaine, dans le Midi surtout, les Gaules, toutefois, avec leurs villes florissantes, avaient offert aux barbares un plus beau champ de destruction. Après la conversion de Clovis au christianisme, il s'était fondé un grand nombre de monastères et d'abbayes, qui contribuèrent utilement à ranimer l'agriculture. Mais ce fut surtout Charlemagne qui l'encouragea, tant en France qu'en Allemagne, et avec elle le commerce et les arts, autant qu'il le put. L'industrie de Lyon date de son règne, et les foires de Troyes et de Saint-Denis lui durent leur agrandissement et leur sûreté. La faiblesse et l'incapacité de ses successeurs firent ressortir les services de ce grand prince. La France détachée, comme monarchie indépendante, du vaste empire des Francs, déclina rapidement. Au dehors les incursions et les conquêtes des Normands, au-dedans l'arrogance fâcheuse de puissants vassaux, l'humiliation de la royauté et le manque absolu de centralisation, désorganisèrent politiquement et économiquement ce pays. Cet état de choses n'éprouva quelque amélioration que par les croisades, auxquelles la France prit la part principale. Elles permirent au roi de s'affranchir en partie des entraves féodales et de susciter dans les villes un tiers état pour faire contre-poids à l'aristocratie (1). Une partie notable de la noblesse périt, corps et biens, dans les croisades, tandis que les villes s'enrichissaient de plus

(1) Nos historiens modernes, et particulièrement M. Augustin Thierry, ont établi que le tiers état devait son affranchissement à lui-même beaucoup plus qu'aux rois. H. R.

en plus par un commerce que les besoins nouveaux, créés par la connaissance du Levant et de ses produits, avaient rendu nécessaire.

Marseille, après Cadix la plus ancienne ville commerçante de l'Europe, dont le nom, durant les deux mille cinq cents ans de son existence, n'a jamais cessé de figurer avec plus ou moins d'éclat dans les annales du commerce, paraît être le seul port de France qui entretînt alors des relations directes avec le Levant. Sa situation incomparable lui réserva, au plus fort des désastres de l'invasion, tout le commerce indispensable aux barbares eux-mêmes ; et jusque dans ces temps dont l'histoire est si obscure, il est probable que Marseille ne cessa jamais de trafiquer avec les côtes de France, d'Espagne, d'Italie et avec les îles voisines. Une grande partie des croisés prenant dans son port passage pour la Palestine, elle put aisément renouveler ses relations avec l'Orient, son berceau. Les Templiers, à eux seuls, avaient le droit d'embarquer annuellement six mille pèlerins à Marseille, ce qui donne une idée du grand nombre de fidèles qui prenaient la même voie. Elle expédiait ordinairement deux flottes vers les côtes de Syrie, l'une au printemps, l'autre en automne. Chaque passager payait à la ville une redevance de 12 deniers. Avant le départ les navires étaient visités par des experts, et les capitaines s'engageaient à prendre soin des pèlerins, bien portants ou malades, dans la vie ou dans la mort. Chaque pèlerin avait droit pour son coucher à un espace de six pieds et demi à sept pieds de long sur deux palmes et demie de haut. Marseille obtint dans le royaume chrétien de Jérusalem les mêmes priviléges que les villes de l'Italie, et forma dans les ports de la Syrie des établissements qui prospérèrent. Elle en importait directement les produits levantins ; il paraît, cependant, qu'elle en achetait aussi dans les entrepôts italiens. Des côtes de Barbarie, elle tirait des laines que mettaient en œuvre les fabriques du Languedoc. Marseille était en pleine voie de prospérité, lorsque, vers la fin des croisades, Charles d'Anjou, comte de Provence, s'en empara et mit fin à son indépendance. Son nouveau maître comprit si

peu sa vocation que, par suite des dissensions intestines et des guerres qu'il provoqua, cette place se vit enlever par Gênes sa suprématie dans l'ouest de la Méditerranée, et s'éclipsa à ce point que, pendant deux siècles, Montpellier (1), Aigues-Mortes et Avignon la surpassèrent de beaucoup par l'étendue de leurs affaires et par leur richesse. Toutefois ces dernières villes paraissent avoir peu trafiqué pour leur propre compte. Le commerce d'importation et d'exportation du midi de la France était principalement entre les mains des Italiens qui, depuis la translation du saint-siége à Avignon, étaient venus s'y établir en grand nombre et avaient fondé partout des comptoirs et des dépôts. Sous le nom de Lombards, ils faisaient, concurremment avec les Juifs, d'importantes affaires de banque et d'argent; par leurs vastes capitaux, ils vivifièrent l'industrie, surtout celle du Languedoc et du Lyonnais, qui grandissait et dont les produits étaient portés aux foires de Beaucaire.

Le voisinage de la Flandre influa sur le Nord comme celui de l'Italie sur le Sud, mais avec moins d'énergie, par suite des guerres si fréquentes avec l'Angleterre. Les manufactures de laine, dans les départements du nord de la France, datent de cette époque. Les foires de Troyes, capitale de la Champagne, furent pour le Nord ce que celles de Beaucaire étaient pour le Midi. Le commerce de vins des villes maritimes de l'Ouest mérite également une mention. Les vins de Bordeaux, à cette époque déjà très-recherchés dans le nord de l'Europe,

(1) Montpellier fut, vers la fin de la période, le centre des opérations commerciales de Jacques Cœur, qu'on a appelé la plus grande figure du règne de Charles VII, après Jeanne d'Arc, et que, pour le génie des affaires, on a comparé à Cosme de Médicis, son contemporain. Né à Bourges et fils d'un simple marchand, Jacques Cœur devint, à la suite d'un voyage en Orient vers 1432, le premier négociant, le premier armateur de son pays, sinon le seul; il créa à proprement parler le commerce de la France avec le Levant, et dans des entreprises de tout genre il acquit d'immenses richesses. Nommé argentier de Charles VII et admis dans son intimité, il lui prêta des millions pour reconquérir son royaume sur les Anglais, et fut sacrifié par l'ingratitude de ce monarque à l'envie qu'avait excitée une fortune extraordinaire. (Voir le livre de M. Pierre Clément, *Jacques Cœur et Charles VII*.) H. R.

figuraient parmi les chargements habituels des navires anséatiques.

Quoi qu'il en soit, la France reste commercialement, dans cette période, bien au-dessous de l'Italie, de l'Allemagne et des Pays-Bas. Ses villes étaient loin d'égaler en puissance, en importance et en richesse, les villes anséatiques ; son industrie n'offrait qu'un pâle reflet de celle des Pays-Bas ; son commerce maritime se trouvait entre les mains des Anséates et des Italiens, et sa navigation était relativement insignifiante (1). Ce ne fut qu'à partir de Louis XI, dont le despotisme de fer brisa la résistance des vassaux de la couronne et centralisa, dans l'unité de son pouvoir absolu, une monarchie heureusement agrandie, que la France entra dans cette voie de grandeur et de gloire, où nous la trouverons dans la période suivante.

On peut en dire autant de l'Angleterre. Cette contrée, visitée fort anciennement par les Phéniciens et par les Carthaginois, et dont l'agriculture avait fait de grands progrès sous les Romains, avait été envahie pareillement et replongée dans la barbarie. Ce n'est que sous Alfred le Grand que nous y voyons reparaître des germes de civilisation, semés dans le pays par le christianisme, que ce prince s'attacha à développer, comme l'avait fait Charlemagne dans l'empire des Francs. Bien

(1) Nous croyons devoir réparer ici un oubli de l'auteur en mentionnant l'activité maritime, très-remarquable, que le port de Dieppe déploya, surtout à partir du milieu du quatorzième siècle. Les Dieppois paraissent avoir été les premiers navigateurs du moyen âge qui visitèrent la côte occidentale d'Afrique, où ils devancèrent les Portugais de cinquante ans. Ils y avaient même, dès cette époque, formé à l'embouchure du Sénégal et sur divers points du littoral de la Guinée, quelques établissements dont les deux principaux étaient le Petit-Dieppe et le Petit-Paris. L'origine d'une industrie qui s'est conservée jusqu'à nos jours à Dieppe, celle du travail de l'ivoire, se rattache au trafic que cette ville faisait anciennement avec ces contrées. Cependant le commerce maritime de Dieppe n'atteignit son plus grand développement que sous le règne de François I[er]. Ce fut l'époque où Ango, le principal de ses armateurs, se sentit assez fort et assez riche pour traiter de puissance à puissance avec le roi de Portugal. Enfin, ce fut également aux Dieppois que la France dut ses premiers établissements au Canada.

C. V.

qu'il soit déjà fait mention vers cette époque de la navigation des Anglo-Saxons, et même de leurs voyages dans la Méditerranée, on commettrait une grave méprise, si l'on en concluait que leur commerce était florissant. Nous avons vu, en parlant des Normands, ce que c'était que cette navigation : de la piraterie, des courses aventureuses, le dernier acte de l'invasion barbare par la voie de mer. Les Anglo-Saxons, conquérants de la Bretagne, accoutumés, comme les Normands, leurs frères, à la mer, dont ils avaient toujours habité les côtes, ayant choisi pour leur nouvelle patrie une île, c'est-à-dire une terre qu'il n'était possible d'aborder que sur des navires, on conçoit que, fidèles à leur élément, ils aient, quelquefois seuls, ou avec les Normands, tenté une expédition dans les eaux de la Méditerranée, et en soient revenus chargés des produits de son bassin. Mais ce sont là des faits isolés, qui n'ont rien de commun avec un commerce régulier.

Les faibles progrès que les arts de la paix, notamment l'éducation du bétail, des moutons en particulier, l'agriculture et l'exploitation des mines, celle des mines d'étain et de plomb surtout, avaient faits, sous la domination anglo-saxonne, furent à peu près anéantis par la conquête normande. Les Normands méprisaient toute occupation, excepté la guerre et la chasse (1). Ils écrasèrent d'impôts la propriété foncière. Et pourtant, quelque oppressif que fût le joug, la force, la résistance et l'esprit d'indépendance propres à la race germanique ne purent être domptés. La grandeur commerciale de l'Angleterre n'a pas d'autre origine que sa Grande-Charte, ce fondement du droit, à une époque où le despotisme spirituel et temporel asservissait les peuples du continent, et détruisait, notamment en Allemagne, ces mêmes institutions

(1) Oui : cependant les Normands introduisirent en Angleterre des mœurs plus polies et des idées de luxe et de civilisation plus avancées que n'en avaient les Saxons à l'époque de la conquête. Les compagnons de Guillaume appartenaient à des familles établies depuis un siècle et demi en France, et qui avaient complétement adopté la langue et les usages de leur nouvelle patrie. C. V.

nationales que l'Angleterre sut conserver intactes (1). Dans la conduite de ces barons qui arrachèrent au roi Jean, en 1215, une constitution, on reconnaît déjà ce merveilleux esprit d'association, ce concert qui fut couronné plus tard des plus étonnants succès dans la vie sociale et politique.

L'établissement d'un ordre légal rouvrit l'Angleterre à la civilisation. Les générations qui succédèrent aux auteurs de la conquête, se transformèrent, et c'est évidemment dans la nature toute particulière des transactions opérées entre des races et des situations originairement si différentes, que cette contrée a trouvé la base permanente de son organisation politique. Tandis que le pouvoir des rois était limité par l'aristocratie, un tiers état, tout anglo-saxon d'origine, ne tarda pas à se former dans les villes et dans les communes rurales, et à résister pour sa part aux empiétements féodaux des barons normands. La hiérarchie ecclésiastique, enfin, eut beaucoup moins de puissance en Angleterre que sur le continent.

Ce n'est point ici le lieu d'entrer dans des détails sur l'histoire de la constitution anglaise; mais nous aurions encouru le reproche le plus mérité, si nous n'avions pas fait ressortir l'influence considérable qu'elle a eue sur le développement commercial de ce pays. Certains articles de la Grande-Charte concernent même directement le commerce; telles sont les dispositions relatives à l'uniformité des poids et mesures, à la confirmation des priviléges de quelques villes, entre autres de Londres, et aux facilités pour les échanges tant intérieurs qu'extérieurs.

Toutefois, le commerce anglais n'est guère encore qu'à ses débuts dans cette période. Il avait à lutter contre des rivaux trop puissants, qui avaient sur lui l'avantage d'une situation plus favorable, d'une civilisation plus avancée, de ressources supérieures, contre les Italiens, les Flamands et les Anséates.

(1) Il ne faut pas perdre de vue cependant que ce furent les barons, l'élément normand et aristocratique de la nation anglaise, qui obligèrent le roi à l'acceptation de cette charte. C. V.

Les Flamands excellaient dans l'industrie comme les Anséates dans la navigation, et il est curieux de voir cette Angleterre, dont les manufactures exploitent aujourd'hui tous les marchés du monde, dont les flottes militaires et marchandes couvrent toutes les mers, tributaire alors de l'industrie flamande, lui fournir des matières brutes, surtout des laines, et recevoir en échange les étoffes qu'elles avaient servi à fabriquer. Des marchands de Florence aussi s'étaient mis en relation avec les riches couvents de l'Angleterre, et leur achetaient les tontes d'une ou de plusieurs années. Le commerce maritime du pays était en majeure partie entre les mains des étrangers, principalement des Anséates, qui y jouissaient de priviléges extraordinaires, possédaient de grands établissements à Londres, et laissaient tout au plus le commerce intérieur aux nationaux. Nulle part leurs navires ne trouvaient plus d'occupation que dans les ports anglais; ils remportèrent, au profit de plusieurs rois, des victoires navales, et leur firent aussi sentir parfois leur puissance.

Les nationaux trafiquaient directement avec la France, dont les provinces septentrionales relevaient de la couronne d'Angleterre. Ils en importaient surtout des vins. La laine était toujours leur principal article d'exportation; Bruges, Anvers, et en dernier lieu Calais, en étaient les entrepôts désignés. Une évaluation officielle de l'année 1354 fait connaître l'importance de ces envois; elle les établit à 277,000 livres sterling, tandis que la valeur totale des autres articles exportés réunis, grains, cuirs, plomb et étain, n'atteint pas 16,400 livres sterling. Les pêcheries procuraient aussi quelques bénéfices, mais on y rencontrait encore la concurrence des étrangers, notamment celle des Pays-Bas et de la Hanse. Les mines de charbon de terre de Newcastle étaient connues dès le quatorzième siècle; mais le bois, dont le pays était encore très-riche, continuait d'être le combustible en usage. Quant à l'industrie du fer, elle était encore dans l'enfance.

Le règne d'Édouard III fait époque dans les annales du commerce naissant de l'Angleterre. Ce prince, jugeant qu'il

y avait plus d'avantage à mettre la laine en œuvre qu'à l'exporter, fit venir, dans ce but, de la Belgique, un grand nombre d'ouvriers habiles. Il jeta ainsi les bases de la grandeur industrielle de son pays. De nouvelles immigrations volontaires d'ouvriers y aidant, les fabriques prospérèrent rapidement, et, dès la fin de la présente période, leurs draps, non-seulement approvisionnaient le marché national, mais s'exportaient même en quantités considérables. Bristol, et plus tard Londres, étaient les centres principaux de cette industrie. Le sac de laine, sur lequel siége le lord chancelier, est l'emblème significatif de la politique commerciale qui apparaît alors. Néanmoins l'agriculture et l'éducation des troupeaux étaient toujours prépondérantes, et l'Angleterre fournissait des grains au continent. Les marchands anglais commençaient peu à peu à prendre part au commerce extérieur et à former entre eux des associations, afin d'éliminer les étrangers (1) ; cependant l'expulsion des Anséates, qui donna l'essor à l'industrie anglaise, et surtout la création d'une marine nationale, appartiennent à la période suivante. La navigation du royaume insulaire était encore très-imparfaite, inférieure même à ce qu'elle était à l'époque du grand Alfred, et dépassait peu les côtes de France. L'Espagne et le Portugal entretenaient dès le quatorzième et le quinzième siècle des relations actives avec l'Angleterre, et pourtant on ne voyait que rarement des navires anglais dans leurs ports. La Méditerranée ne les revoyait plus, et la Hanse leur fermait le Nord. Le gouvernement essaya vainement de leur venir en aide par des lois telles que l'acte de navigation de Richard II ; ces lois, n'étant pas appropriées à la situation du pays, restèrent sans effet. L'élan prodigieux de la marine anglaise ne date que de l'ouverture des routes de l'Océan.

(1) Telles furent la confrérie de Thomas Becket, les associations des *staple merchants* formées pour l'achat et la vente des marchandises sur les places d'entrepôt, la société des *merchant adventurers*.

IV

Chaque progrès que le commerce et la navigation accomplissent depuis les croisades, nous rapproche du grand événement qui doit changer la face du monde. De vagues notions se précisent et créent la conviction qui inspire les résolutions hardies. L'initiative part de l'extrémité occidentale de l'Europe, d'un pays qui chaque soir voit le soleil disparaître dans les flots de l'immense Océan.

Nous avons vu quel grand rôle commercial la Péninsule ibérique avait joué dans les temps les plus anciens. Son agriculture et son industrie, et surtout ses mines, y enrichirent tour à tour les Phéniciens et les Grecs, les Carthaginois et les Romains. Il ne lui manqua que l'indépendance pour être puissante dès cette époque. Sa prospérité dura jusque vers la chute de l'empire d'Occident. Alors les flots de l'invasion ayant franchi même les Pyrénées, les dévastations des Vandales et des Goths anéantirent le fruit de dix siècles de culture. La civilisation ne fut rétablie dans la Péninsule que par les Arabes, venus d'Afrique pour y fonder un empire, où les arts de la paix trouvèrent, durant sept siècles, un abri sûr et une vigilante protection. Indépendamment des sciences, l'agriculture, les manufactures et le commerce furent l'objet de soins éclairés. C'est aux Arabes que l'Espagne est principalement redevable de la culture de la canne à sucre, du riz, du coton et de la soie. Les tapis et les étoffes de soie de Grenade et de Séville, les ouvrages en cuir de Cordoue, les armes de Tolède, le papier de Xativa, étaient les produits d'une industrie florissante. Le calife Abder-Rahman, pendant un long règne, témoigna de sa sollicitude pour la prospérité de son royaume en faisant construire des canaux et des aqueducs, en restaurant et en agrandissant les ports de Tarragone, de Séville et de Cadix. Les Maures d'Espagne commencèrent sans doute par trafiquer avec leurs coreligion-

naires d'Orient ; bientôt ils établirent aussi des relations avec le nord du pays, où un nouvel État s'était formé des débris de l'empire des Goths ; plus tard même avec l'Italie. Ce commerce était en grande partie entre les mains des juifs, que la cruelle intolérance des chrétiens avait contraints à chercher un asile chez les musulmans. Quand, à une époque postérieure, la croix eut chassé le croissant et que l'Espagne catholique fut devenue une puissante monarchie, nous verrons encore le fanatisme de l'inquisition détruire, par une sorte de suicide, une prospérité toute récente. Nous le verrons, par l'expulsion des Maures laborieux et industrieux, porter à la civilisation et à la richesse de l'Espagne un coup dont tout l'or et tout l'argent des galions ne pourront pas la guérir.

Les Maures d'Espagne ne paraissent pas avoir été navigateurs. Dans les ports alors très-fréquentés de Malaga et d'Alméria, on ne voyait guère que des pavillons étrangers, parmi lesquels le catalan et le castillan figurèrent au premier rang depuis le douzième siècle. Les chrétiens, refoulés jusque dans les montagnes des Asturies, avaient peu à peu regagné du terrain et fondé, entre les Pyrénées, l'Èbre, le Douro et le Tage, de nouveaux États dont ceux de Castille et d'Aragon devinrent les plus puissants. Les armes y formaient l'occupation principale, et la gloire militaire était réputée le plus noble but d'une chevalerie dont l'organisation féodale n'était d'ailleurs pas favorable au commerce et à l'industrie. Toutefois, cet âge héroïque de l'Espagne y engendra le courage opiniâtre qu'aucune difficulté ne rebute, qui porte dans toutes ses entreprises une conviction et un dévouement à toute épreuve, avec la passion des aventures les plus téméraires, qualités indispensables pour réaliser finalement le pressentiment de tant de siècles.

Dès le neuvième siècle, des navires espagnols parurent sur le golfe de Biscaye, principalement pour y pêcher (1). Bil-

(1) Les Basques passent pour avoir fait les premiers la pêche de la baleine, et pour y avoir initié les Anglais sous Élisabeth.

bao, la place la plus importante du golfe, exportait par mer des quantités considérables de fer extrait des montagnes voisines. La navigation espagnole prit une plus grande extension, quand l'Aragon et la Catalogne eurent formé des États indépendants et puissants. Barcelone, avant toutes les autres villes, devint l'entrepôt le plus considérable du commerce espagnol. Les Maures y portaient leurs produits. Parmi ses envois figuraient les laines et des draps fabriqués à Ségovie. Toutefois l'Espagne, à cette époque, était bien au-dessous de l'Angleterre pour la production de la laine ; on assure que ce fut à un troupeau apporté en dot par la fille du duc de Lancastre au fils de Jean Ier, roi de Castille, que ce dernier pays dut sa belle race de moutons. Barcelone entretenait ses relations les plus actives avec l'Italie, avec Gênes et Pise surtout, qui établirent dans cette ville de nombreuses factoreries; mais elle trafiquait en outre directement avec le nord de l'Afrique jusqu'en Égypte ; plus tard même, vers la fin du treizième siècle, entre l'Asie Mineure et Constantinople, où elle fit concurrence aux Génois, aux Vénitiens eux-mêmes, et s'attira ainsi beaucoup de querelles. Les navires catalans franchirent le détroit de Gibraltar, pour aller en Angleterre et dans les Pays-Bas échanger les produits du Midi contre ceux du Nord, sur les marchés de Londres, de Bruges et d'Anvers. Le pavillon castillan aussi, prit une large part à ce commerce du Nord, après que Ferdinand III, le Saint, roi de Léon et de Castille, eut arraché Séville aux Maures, en 1248. C'est au siége de cette place que nous voyons apparaître pour la première fois une flotte de guerre espagnole, que les Basques avaient mise à la disposition de ce prince. La marine marchande de Barcelone ne le cédait ni à celle de Venise, ni à celle de Gênes. Le commerce de ces deux républiques employait même de préférence ses navires dans les voyages les plus longs, comme dans ceux de Flandre et d'Angleterre. Jacques Ier d'Aragon conféra à la ville divers priviléges, qui y stimulèrent l'esprit d'entreprise, et y promulgua des lois commerciales et un règlement de port, qui méritèrent d'être

fréquemment pris pour modèles. Nous voyons de bonne heure dans Barcelone tous les établissements qui constituent une place maritime du premier ordre : un port spacieux et bien protégé, des chantiers de construction, des magasins, un arsenal, une bourse, etc. Sa prospérité dura jusqu'à la fin du quinzième siècle. L'occupation de la Sicile par l'Aragon, en 1282, lui fut surtout avantageuse, en faisant passer dans ses mains le trafic des riches productions de cette île. Les îles Baléares, antérieurement réunies avec l'Aragon, fournissaient à la marine espagnole des marins et des pilotes excellents. L'île de Majorque passait pour la première école de navigation du temps. On y confectionnait, sur des modèles arabes, les instruments et les cartes que la marine employait alors.

Mais il existe dans la Péninsule un autre pays qui, dans l'histoire du commerce de la présente période, acquiert tout autant, sinon plus de gloire que l'Espagne. C'est à ce pays qu'appartient l'initiative des voyages sur l'Atlantique et des explorations vers l'ouest et le sud ; et ce qui le distingue entre tous, c'est que, à la différence des autres souverains qui, au sein d'une féodalité guerroyante, hommes de violence et de faste, trouvaient pour la plupart plus de satisfaction à détruire qu'à édifier, ses princes, préférant les grandeurs de la paix, admirent le tiers état à l'exercice des droits politiques, et, non contents d'encourager et de protéger le commerce et la navigation, leur frayèrent en personne des voies nouvelles. Ce pays est le Portugal. Après avoir partagé, dans l'antiquité et durant les dix premiers siècles de notre ère, les destinées de l'Espagne, il ne s'était constitué à part qu'en 1139, après la bataille d'Ourique, sous Alphonse Ier, fils du comte Henri, de la maison de Bourgogne. Réduit à une étroite lisière de côtes, isolé de la Méditerranée par sa position en dehors du détroit de Gibraltar, l'activité de ce petit royaume dut naturellement se tourner vers la grande mer qui se déployait du côté de l'ouest à perte de vue, et ne pouvait manquer de rappeler à l'imagination l'idée d'un nouveau monde caché dans ses lointains.

Les rois de Portugal s'appliquèrent donc avant tout à la création d'une marine, et firent de la navigation et du commerce maritime l'objet principal de leur sollicitude. Lisbonne, située à l'embouchure du Tage, le plus grand fleuve de la Péninsule, devint le centre d'un commerce qui, grâce à de sages lois, à des priviléges bien entendus, avait atteint, dès la fin du quatorzième siècle, un degré de prospérité extraordinaire. Les priviléges et les immunités y attirèrent beaucoup de marchands étrangers, d'Italiens surtout, et en particulier de Génois. Avec leur aide, la marine portugaise prit un développement si considérable qu'elle ne tarda pas à exclure les pavillons étrangers, à l'importation comme à l'exportation. Le Portugal paraît avoir fait bien plus d'affaires avec l'Angleterre qu'avec l'Italie; déjà il y envoyait ses vins. Les marchands portugais figurent parmi les étrangers qu'une charte d'Édouard Ier, roi d'Angleterre, autorisa expressément, en 1303, à trafiquer dans ce royaume; et cinquante ans plus tard, un traité de commerce et de navigation fut conclu entre les deux pays. Les Portugais visitaient également les ports des Pays-Bas, et ils avaient une factorerie à Bruges. Toutefois, avec ces seuls mérites, le Portugal n'eût pas pu prétendre à la place d'honneur qui lui est assignée dans l'histoire du commerce; il lui fallait de tout autres titres, des titres fondés, non sur l'exploitation d'un domaine borné et connu, mais sur l'ouverture de routes nouvelles, sur une révolution féconde, sur des résultats d'une importance universelle.

Avec l'infant Henri, dit le Navigateur, commencent les brillantes annales de la marine portugaise. Armée de tout ce que l'époque pouvait lui offrir de lumières et de ressources, familiarisée plus que toute autre avec les violents phénomènes de l'Océan, éprouvée et mûrie dans la navigation par une longue pratique, et de plus animée d'un admirable esprit d'exploration, elle abandonne alors un cabotage traditionnel; confiante dans son étoile, elle affronte la haute mer et ses abîmes peuplés de fantômes par l'ignorance et par la superstition. Sans doute, la science avait déjà jeté de vives

lueurs, notamment en Italie; des systèmes mieux établis étaient sortis des hypothèses géographiques des anciens et des expériences pratiques des Arabes; la sphéricité de la terre était mise hors de doute, et le triomphe de la vérité avait éclaté, même dans la rétractation contrainte de Galilée. Mais un point essentiel avait manqué jusque-là à ces théories et à ces systèmes, la consécration d'un fait : c'est la gloire immortelle du prince Henri de Portugal de l'avoir cherchée le premier et d'avoir obtenu dans cette entreprise des résultats durables. L'idée mère de toutes ces expéditions était l'espoir d'atteindre l'Inde par la voie maritime. Le Portugal entretenait depuis longtemps des relations de voisinage avec la partie de l'Afrique septentrionale placée sous la domination des Maures, c'est-à-dire avec le Maroc actuel et les confins du Sahara. Il ne s'agissait plus que de continuer à naviguer vers le sud, à partir du dernier point reconnu et de parvenir ainsi jusqu'à l'extrémité du continent africain. On savait, par les écrits des Arabes, que de cette extrémité la mer se déployait vers l'est jusqu'à l'Inde; et la circumnavigation de l'Afrique par les Phéniciens, bien qu'effectuée de l'est à l'ouest, fournissait un précédent de quelque importance. Il convient aussi de rappeler ici les voyages des Carthaginois le long de la côte occidentale d'Afrique, mentionnés dans la première partie du présent ouvrage. Toutefois le peu que ces voyages avaient appris à l'antiquité se réduisait, au moyen âge, à quelques vagues réminiscences, et, quant aux découvertes accidentelles des Arabes, elles n'avaient eu aucune notoriété et avaient disparu avec la domination de ce peuple.

Il est donc permis de dire que les Portugais abordaient un champ tout nouveau. Leurs explorations révèlent beaucoup plus de méthode, une conscience beaucoup plus claire du but poursuivi que n'avaient pu l'offrir les tentatives antérieures. La situation du monde était, d'ailleurs, tout autre que dans l'antiquité et même qu'au temps des Arabes, où l'ouest et le nord de l'Europe étaient beaucoup moins peuplés, beaucoup moins civilisés et beaucoup moins puissants

que l'est et le midi. De là, naturellement, des résultats nouveaux et permanents.

Henri le Navigateur continua par mer, plus que par terre, la lutte engagée par ses précédesseurs avec les Arabes sur la côte nord-ouest de l'Afrique. Il avait surtout en vue d'accoutumer ses compatriotes à la vue de cet Océan que le préjugé populaire considérait toujours comme impraticable, et de leur rendre familiers les phénomènes qui s'y produisent. Les premières expéditions partirent vers 1415. Il était prescrit aux chefs d'avancer lentement le long de la côte occidentale et de recueillir des informations exactes qui pussent servir à leurs successeurs. C'est ainsi que Henri procédait pas à pas, mais avec méthode, et cherchait des résultats positifs. Une de ces expéditions, partie en 1419, fut jetée par une violente tempête sur l'île de Porto-Santo. Cet accident fit retrouver Madère, s'il est vrai, comme tout porte à le croire, que cette île, ainsi que les Canaries (1), fût déjà connue des Carthaginois. Les Portugais y établirent immédiatement une colonie; ils y transplantèrent la canne à sucre et la vigne, qui y réussirent avec une promptitude extraordinaire. Madère devint une station commode pour leurs explorations sur la côte d'Afrique, qu'ils poursuivirent avec un redoublement de confiance et d'énergie. Le cap Noun était doublé; le cap Boïador le fut également, en 1423, par l'amiral Gil Eannès. Nuno Tristan atteignit, en 1441, le cap Blanc et peu de temps après l'île d'Arguin, d'où il rapporta, avec de la poudre d'or, les premiers nègres qui parurent à Lisbonne. En 1446, Denis Fernandez fit la découverte du cap Vert, bientôt suivie de celle du groupe entier des îles voisines (2).

(1) C'étaient probablement les îles Fortunées des anciens. Elles retombèrent dans un oubli complet après la chute de Carthage. En 1402, Jean de Béthencourt, gentilhomme normand, soumit trois des Canaries pour le roi de Castille; les quatre autres continuèrent de défendre leur indépendance pendant plus de quatre-vingts ans. Depuis lors, ce groupe, conquis par l'Espagne, n'a jamais cessé d'appartenir à cette puissance. C. V.

(2) Nous nous sommes permis d'introduire quelques légères modifications dans les dates de l'auteur, dont quelques-unes nous ont paru manquer

La mort de l'infant Henri en 1460 n'interrompit que pour peu de temps le cycle de ces brillantes entreprises. Elles avaient éveillé l'attention du monde. Le désir d'y participer d'une manière quelconque fit affluer de toutes parts, à Lisbonne, des savants, des spéculateurs et des aventuriers. Les colonies établies dans les contrées nouvellement découvertes grandirent et prospérèrent avec rapidité. On vit se former des associations commerciales pour l'encouragement des découvertes, dans l'espoir du commerce lucratif qu'elles devaient créer. La Guinée, surtout, avec sa poudre d'or, exerçait une attraction particulière. Les explorations prirent une extension nouvelle, et atteignirent enfin le but, ou la circumnavigation de l'Afrique, sous le gouvernement éclairé et vigoureux de Jean II, dans les vingt dernières années du quinzième siècle. La confiance s'accrut avec le succès; la mer cessa peu à peu d'inspirer de l'effroi; on commença à s'écarter des côtes et à se hasarder dans la haute mer. En même temps les moyens auxiliaires de la navigation, principalement ceux qu'elle emprunte à l'astronomie et aux mathématiques, s'accrurent par des inventions nouvelles. L'astrolabe, le météoroscope, les tables de déclinaison, le nouveau mode de construction de la boussole datent de cette époque, et rappellent les noms de Regiomontanus, de Martin Behaim, de Toscanelli et d'autres encore. C'est en Portugal, surtout, que les connaissances nautiques furent cultivées avec le plus de soin, et l'académie de marine fondée par Henri servit de modèle à l'Europe entière.

En possession de tant de ressources intellectuelles et matérielles, les Portugais achevèrent glorieusement l'œuvre qu'ils avaient commencée. En 1476, ils franchirent la ligne équatoriale; en 1485, Diégo Cam atteignit le fleuve Zaïre, dans le

d'exactitude. Nos rectifications se fondent sur l'autorité de feu le vicomte de Santarem, qui a établi l'ordre de succession chronologique des mêmes découvertes dans un article biographique sur Henri le Navigateur, pour lequel nous renvoyons à l'*Encyclopédie des gens du monde*. Observons toutefois que cette chronologie est une matière fort épineuse dans laquelle il reste encore bien des doutes à résoudre. C. V.

royaume de Congo, puis le cap Saint-Augustin, sous 10° de latitude méridionale. Deux ans plus tard, Alphonse Aveiro s'avança jusqu'à 16° de latitude. On approchait ainsi de plus en plus de la pointe méridionale de l'Afrique. L'honneur de sa découverte revient à Barthélemy Diaz, à moins qu'on ne veuille l'attribuer aux Arabes, qui paraissent avoir atteint ce point du côté de l'est. Barthélemy Diaz avait lui-même doublé le cap à son insu. Obligé par la révolte de son équipage, en 1487, à retourner en Portugal, ce fut dans ce voyage de retour qu'il le reconnut. Il aborda dans la baie de la Table et y arbora la bannière de Saint-Philippe. Mais la circumnavigation de l'Afrique et le trajet direct de l'Europe aux Indes ne s'effectuèrent que dix ans plus tard, sous Vasco de Gama. Ce navigateur, parti de Lisbonne avec six bâtiments, le 8 juillet 1497, aborda le 20 mai de l'année suivante à Calicut, sur la côte de Malabar. Étant retourné par la même route, il arriva à Lisbonne au mois de septembre 1499 (1). Le grand problème de la route maritime de l'Inde était enfin résolu. Depuis lors, conquête irrévocable de la civilisation, le cap des Tempêtes, comme l'avait d'abord appelé Diaz, justifia avec éclat le nom de cap de Bonne-Espérance, que lui avait ensuite donné le roi Emmanuel. Sous ce prince éclairé, les Portugais exploitèrent leur nouveau domaine avec énergie, habileté et bonheur. Ils acquirent dans l'Inde une domination à la fois politique et commerciale, en y fondant par les armes un empire, dans l'administration duquel se succédèrent les hommes les plus distingués, offrant l'union si rare du génie commercial, politique et militaire, avec le patriotisme, l'humanité et le désintéressement.

Le problème de la route maritime de l'Inde, hâtons-nous de l'ajouter, n'était qu'imparfaitement résolu par la circumnavigation de l'Afrique, si l'on entend par ce problème le

(1) Ici encore nous avons adopté de préférence les dates indiquées par M. le vicomte de Santarem (article *Vasco de Gama* dans l'Encyclopédie déjà mentionnée), qui diffèrent légèrement de celles du texte allemand de cette histoire. C. V.

trajet direct de l'Europe aux Indes par l'ouest. Quels que soient les titres des Portugais à notre reconnaissance et à notre admiration, ce n'est pas chez eux que nous trouverons l'événement décisif et capital, celui de la découverte du nouvel hémisphère. L'infant Henri seul avait jeté vers l'ouest un regard scrutateur et dirigé de ce côté, sous Cabral, en 1431, une expédition qui découvrit successivement toutes les îles du groupe des Açores. Mais là se bornèrent les voyages des Portugais au milieu de l'Atlantique. Après la mort de Henri, toute leur attention et toute leur activité se concentrèrent sur l'exploration du littoral africain, où chaque pas qu'ils faisaient développait un commerce lucratif en nègres, en or et en épices. La certitude où ils étaient de posséder un monopole et d'être dans la bonne voie, explique comment un monarque aussi intelligent et aussi hardi que Jean II ne voulut pas entendre parler de voyages transatlantiques dans la direction de l'ouest, et put éconduire Christophe Colomb comme un charlatan.

La renaissance des lettres avait fait revivre en Italie l'étude des auteurs anciens. Les ouvrages de géographie et de mathématiques d'Hérodote et de Strabon, d'Ératosthène et de Ptolémée excitaient alors un vif intérêt; il en était de même des écrits des Arabes sur les mêmes matières, ainsi que des relations de voyage de Marc Pol et des saints missionnaires dans l'intérieur de l'Asie et jusqu'en Chine. Les résultats positifs des découvertes des Portugais durent naturellement dissiper les derniers doutes et rendre l'idée ancienne d'une route maritime de l'Inde par l'ouest, but suprême de tous les efforts, l'objet d'une conviction raisonnée. Si les républiques marchandes de l'Italie avaient su comprendre et apprécier les théories et les plans de leurs illustres compatriotes, si leur aveugle présomption n'avait pas cru à la perpétuité de leur commerce avec l'Inde par l'est, au moyen des vastes ressources dont elles disposaient encore à cette époque, elles auraient pu faire aux Portugais une sérieuse concurrence; elles n'auraient pas dédaigneusement repoussé celui

qui devait découvrir le nouveau monde, lorsqu'il s'adressa en premier lieu à Gênes, sa patrie, pour obtenir les moyens d'exécuter son projet. Mais elles virent d'un œil indifférent les progrès successifs des Portugais, et ne reconnurent leur faute que lorsqu'il était trop tard pour la réparer.

Nous n'avons pas à faire ici la biographie de Christophe Colomb. On sait du reste les difficultés, les préjugés, les intrigues contre lesquels il eut à lutter. Il les surmonta par sa persévérance opiniâtre et par la force de son génie. Jaloux de la puissance croissante du Portugal, Ferdinand le Catholique finit par donner publiquement son appui à une entreprise qui, bien que mûrement réfléchie par son auteur, n'était encore pour le public qu'une téméraire aventure. Avec trois misérables navires montés par quatre-vingt-dix hommes, Colomb quitta le 3 août 1492 le port de Palos et atteignit le 12 octobre l'île de Guanahani ou San-Salvador. De là, procédant à la découverte des îles environnantes, il reconnut Cuba le 14 novembre, Haïti le 4 décembre. Un second voyage le ramena, l'année suivante, aux Antilles; et dans son troisième et dernier voyage, en 1498, il découvrit le continent de l'Amérique du Sud, dans le golfe de Paria, sur la côte de la province actuelle de Cumana, vers les bouches de l'Orénoque.

Le monde apprit avec étonnement cette nouvelle extraordinaire. Le mystère de tant de siècles était dévoilé à tous les yeux; cette merveilleuse série d'idées, dont l'origine se perd dans la nuit des temps, venait de se compléter. L'Océan était traversé, l'existence d'un autre hémisphère établie; car la découverte du continent de l'Amérique du Nord, effectuée d'Angleterre, en 1497, par Sébastien Cabot, ne tarda pas à démontrer que Colomb lui-même s'était trompé en croyant avoir touché les Indes (1). Une quatrième partie du monde, dont l'immense étendue embrassait toutes les zones, venait s'ajouter aux trois parties du monde ancien. De toutes parts baignée par de vastes mers, elle ne pouvait manquer d'ouvrir à la civilisation des voies nouvelles et des horizons nouveaux.

(1) De là le nom d'Indes occidentales donné à l'Amérique. C. V.

L'événement est encore trop près de nous ; mais encore deux mille ans, et l'historien distinguera l'histoire moderne d'avec l'histoire ancienne par la découverte de l'Amérique.

Il nous reste à mentionner les juifs, qui, privés de leur nationalité et dispersés dans tous les pays, jouent dans l'histoire du commerce un rôle très-important. Il n'y a pas en Asie, en Afrique ou en Europe, d'État quelque peu connu, où l'on ne rencontre des Juifs. On les trouve, dès le deuxième siècle de l'ère chrétienne dans l'Inde et la Chine, de même qu'en Espagne ; un pays nouveau vient-il à être découvert, ils sont des premiers à aller s'y établir. Persécutés par une intolérance souvent cruelle, objet du mépris public, ils conservèrent, malgré leur éparpillement et leur petit nombre, leur caractère national, et là même où de grandes nations se sont fondues et assimilées, une ligne de démarcation plus ou moins tranchée isole encore aujourd'hui les Juifs du reste de la société. Il faut s'en prendre surtout aux lois des peuples chrétiens. En refusant aux Juifs tous les droits politiques et sociaux, elles les ont contraints à chercher des moyens d'existence dans des opérations et dans des métiers de nature à les indemniser en quelque sorte des spoliations, des violences et des persécutions auxquelles ils étaient en butte. Menacés à tout instant des exactions les plus arbitraires, ils durent songer à se procurer, par l'usure, un dédommagement anticipé, et ainsi contracter ces habitudes de calcul raffiné, qui devinrent pour eux une seconde nature et pèsent même sur le marché de l'argent à notre époque. Nous avons déjà mentionné plusieurs fois l'activité mercantile des Juifs. Elle portait de préférence sur les opérations de prêt, qui, longtemps interdites aux chrétiens, furent accaparées par les Juifs, et qui, à cause de la rareté de l'argent, se concluaient à des conditions exorbitantes. Il n'était pas rare non plus dès cette époque de voir les princes rétablir leurs finances délabrées en empruntant à des banquiers juifs, qui ne manquaient pas de stipuler d'amples avantages en leur faveur. De là contre eux de l'animosité et des persécutions, jusqu'à ce que le besoin obligeât

de nouveau de recourir à leurs intarissables ressources. En Allemagne les Juifs vécurent jusqu'au douzième siècle sous la protection immédiate des empereurs ; et ce fut leur temps le plus heureux. Dans la suite, ce patronage devint un attribut de la souveraineté territoriale de chaque prince, à la charge pour eux de payer ce qu'on appelait l'impôt des Juifs ; et à ce moment commence la période de leur oppression (1).

On attribue aux Juifs l'invention des lettres de change, moyen plus commode et plus sûr que les envois d'espèces, pour le règlement de leurs créances et de leurs dettes sur des points éloignés. Vers la fin du treizième siècle les lettres de change étaient d'un usage général en Italie, en Espagne et dans les Pays-Bas.

Aux lettres de change se rattachent les banques d'escompte et de prêt, dont l'établissement remonte à la même époque,

(1) Dès l'époque carlovingienne, les Juifs s'étaient répandus comme marchands dans toute la France. Les plus riches étaient en général ceux de la Provence et du Languedoc. Ils entretenaient des relations avec les pays d'outremer, et particulièrement avec le Levant, tandis que leurs coreligionnaires du royaume de France proprement dit ne pouvaient faire que le petit commerce.

A Paris, les Juifs avaient des boutiques au Petit-Pont et habitaient les rues adjacentes, dont l'une a conservé longtemps le nom de la Juiverie. Plus tard, il leur fut permis de s'établir aussi dans d'autres rues. En Bourgogne ils exploitaient des vignobles et faisaient le commerce des vins ; mais en général ils possédaient peu de biens-fonds et se livraient de préférence aux spéculations d'argent. Ils finirent ainsi, de même qu'en Allemagne et en Angleterre, par former une caste d'usuriers. Quand le Juif s'était enrichi aux dépens des particuliers, le roi ou le seigneur cédait volontiers à la tentation de s'enrichir à son tour aux dépens du Juif et abandonnait souvent ce dernier à la vengeance populaire, pour s'emparer de ses dépouilles. Philippe le Bel, en 1306, chassa tous les Juifs ; cependant le peuple, auparavant si exaspéré contre eux, les redemanda quand il ne trouva plus moyen d'emprunter. En 1396, sous le règne de Charles VI, ils furent frappés d'une nouvelle proscription générale, non moins rigoureuse et d'un effet plus durable que les précédentes. Leur rentrée ne date que de la réunion de la Lorraine et de l'Alsace à la France. Cependant la France est le premier État qui les ait admis à jouir sans restriction du bénéfice de l'égalité des droits civils et politiques avec tous les autres citoyens.

Les Juifs n'avaient pas été traités moins arbitrairement en Angleterre, où la rapacité des rois, au moyen âge, égala celle des usuriers. Mais dès 1290, sous le règne d'Edouard I[er], ils furent totalement expulsés du royaume, qu'ils quittèrent au nombre de 16,511, et la couronne s'empara de tous leurs

et fait honneur à l'intelligence commerciale qui distinguait alors les cités marchandes de l'Italie. Du pays où étaient nées ces institutions, les banquiers furent appelés Lombards, et ils se répandirent partout sous ce nom. Par eux les complications et les incertitudes du système des monnaies se débrouillèrent et se fixèrent; le rôle du numéraire comme signe de la valeur fut mieux compris, et le crédit commercial trouva de plus solides garanties. A une époque où toute ville de quelque importance exerçait le droit de battre monnaie, la diversité des cours était une source de difficultés dans le commerce; on remédia à cet inconvénient en effectuant au poids les paiements considérables; ce qui était praticable avec des monnaies pures d'alliage. Il n'est pas possible de fournir des données dignes de confiance sur la valeur du numéraire qui circulait au moyen âge. Les supputations que quelques-uns ont tentées sont toutes d'une singulière exagération. La richesse de cette époque ne saurait être comparée à la nôtre. La sphère bornée des besoins, l'exiguïté de la rente foncière et le taux non moins bas des salaires sont à cet égard des indices bien plus

biens-fonds. Depuis lors, les communautés israélites n'ont plus eu d'état légal dans la Grande-Bretagne. Ce n'est que tout récemment que le parlement a été poussé par l'esprit du siècle à s'occuper de leur émancipation formelle.

Les papes ont presque toujours toléré les Juifs dans Rome, mais en les y confinant dans un quartier à part. C'est en Espagne, sous les rois maures, que les Juifs ont eu, pendant le moyen âge, l'existence la plus honorable et la plus exempte de persécutions. Les Maures leur laissaient le libre exercice du commerce et de l'industrie. Les rois de Castille eux-mêmes profitèrent souvent des services des Juifs, dont ils appréciaient les connaissances et l'habileté en matière d'administration financière, jusqu'à ce qu'un décret impitoyable de Ferdinand et d'Isabelle les bannît de l'Espagne en 1492. Une partie des fugitifs s'embarquèrent pour l'Orient; d'autres se retirèrent en Portugal, où les Juifs avaient jusque-là vécu assez tranquilles dans des quartiers spéciaux, sous une juridiction distincte. Mais ils furent également chassés de cette contrée à la fin du même siècle. Les uns se rendirent en Afrique et à Livourne, où ils forment encore une communauté, dont beaucoup de familles ont trouvé dans le commerce levantin une source de richesse considérable; les autres s'établirent en Hollande, pays qui mérite d'être signalé comme celui qui s'est montré le plus tolérant et le plus hospitalier à l'égard des Juifs, pendant les trois derniers siècles. C. V.

significatifs que les prodigalités de telle ou telle cour, ou que la pompe et la magnificence de certaines fêtes de l'Église, sur lesquelles les auteurs du temps s'extasient dans des récits que les modernes ont le plus souvent reproduits sans critique. Les différences entre les deux époques seront relevées avec plus de détail dans la seconde partie de notre travail. Au moyen âge, la circulation la plus active du numéraire eut lieu d'abord à Constantinople et plus tard dans les villes marchandes de l'Italie et des Pays-Bas. Les Arabes aussi répandirent des quantités considérables d'espèces, surtout d'or monnayé. Les sequins ou ducats, dont le nom rappelle le duc ou doge, sont originaires de Venise. L'Allemagne a créé les florins (1), ainsi que les pfennings, les kreuzer (2), les sterlings et les gros, menues pièces d'argent, qui avaient cours dans toute l'Europe centrale, et qui peu à peu sont devenues ce qu'elles sont aujourd'hui (3).

(1) En allemand *gulden*, de *gold*, or. Le florin était primitivement une monnaie d'or. C. V.

(2) On appelait les uns *kreuzer*, parce qu'ils étaient marqués d'une croix (*Kreuz*), les autres *sterlings*, parce qu'ils portaient une étoile (*Stern*) sur le revers. (*Note de l'auteur.*)

(3) Nous croyons devoir compléter ces données par quelques renseignements sur l'origine et les vicissitudes des monnaies principales dont l'usage a été le plus répandu, non-seulement en Italie et en Allemagne, mais dans tous les grands pays de l'Europe.

En France, au temps de Charlemagne, la *livre*, dans les comptes de numéraire, représentait la valeur du poids d'une livre d'argent de 12 onces. Cette livre était divisée en 20 sous d'argent. Ce sou, qui était à peu près ce que furent dans la suite nos écus d'argent, subit graduellement une diminution de poids et reçut de l'alliage. Il finit ainsi par n'être plus que le signe représentatif d'une livre de 20 sous de cuivre. Avant l'établissement du système décimal, il y avait en France, comme on sait, deux espèces de livres principales, la livre *tournois* et la livre *parisis*, ainsi nommées des lieux de leur fabrication primitive, Tours et Paris. La livre tournois était de 20 *sous;* chaque sou de 12 *deniers* dont 3 formaient un *liard.* On comptait 3 livres tournois pour un petit écu, 6 pour un gros écu, et 10 pour une pistole. Cette livre avait eu jadis pour base une monnaie d'argent appelée *franc*, terme qui était donc très-anciennement déjà synonyme de livre. Aujourd'hui 80 francs valent 81 livres tournois. La livre parisis valait 25 sous tournois. L'usage en fut définitivement prohibé par Louis XIV, en 1667.

Il y eut également en France, sous Philippe Ier, des francs d'or. Ces

C'est ainsi qu'à la fin de la présente période germe et pousse de tous côtés la semence qui dans la période suivante portera des fruits et des fleurs.

monnaies qui portaient l'empreinte d'une fleur de lys, prirent de là le nom de *florins*. Les Florentins, à partir de 1252, frappèrent aussi des florins d'or de la valeur d'un ducat.

On distingue actuellement en Allemagne deux espèces de florins d'argent, le florin du Rhin, dit au pied de 24, parce qu'on en taille 24 dans un marc d'argent fin de Cologne, et le florin d'Autriche ou de convention, dit au pied de 20, dont les bases ont été conventionnellement fixées en 1723 entre l'Autriche et la Bavière. Ils se subdivisent l'un et l'autre en 60 kreuzer. Mais le premier ne vaut que 2 francs 14 centimes, tandis que le second est de 2 francs 61 centimes. Quant au florin de Hollande, il ne diffère qu'imperceptiblement en valeur du florin rhénan.

De toutes les monnaies d'argent, l'écu est sans contredit celle qui, sous des noms divers, et avec des variations diverses de forme et de valeur, s'est le plus répandue dans tous les pays du continent. On le retrouve en effet sous les noms de *thaler* (en bas allemand *daler*, dont les Américains du Nord ont fait *dollar*) en Allemagne et dans tout le Nord, de *talaro* en Italie et dans le Levant, de *piastre forte* en Espagne, etc. En Allemagne, cependant, la date de la fabrication des premiers écus d'argent proprement dits, à Joachimsthal, sur les domaines des comtes de Schlick en Bohême, ne remonte pas au delà de 1517. C'est aussi de Joachimsthaler qu'est venu par abréviation le nom de thaler. Il en a été frappé depuis de beaucoup d'espèces, parmi lesquelles nous citerons comme les principales les *couronnes* (*kronenthaler*) ou écus de Brabant, les *rixdales* ou écus d'Empire, qui appartiennent aujourd'hui presque exclusivement aux pays scandinaves, les écus d'Albert dans la Vieille Prusse, en Courlande et en Livonie, les *speciesthaler* ou écus à effigie, etc. Les *écus feuillés* (*laubthaler*) n'étaient autres que les gros écus français de 6 livres.

Les *louis d'or* ne datent que de 1640, c'est-à-dire de la fin du règne de Louis XIII, et on ne les fit d'abord que d'une valeur de 10 livres. Le *carolin*, monnaie d'or de Cologne, équivalait en Allemagne aux anciens louis de France.

Le système monétaire de l'Angleterre diffère essentiellement de ceux du continent. La valeur représentée par la livre *sterling*, qui y forme la monnaie de compte par excellence, n'a pas toujours été la même. Cette livre se subdivise en 20 sous sterling ou *shillings*, et le shilling en 12 *pence* ou *deniers* sterling. Parmi les anciennes monnaies effectives du royaume, il faut citer comme une des plus estimées les *nobles à la rose*, du poids de 6 deniers, que l'on commença à frapper sous le règne d'Edouard III, vers l'an 1334.

Les *guinées*, ainsi nommées parce que les premières avaient été fabriquées avec de l'or en poudre de la côte de Guinée, ne datent que du règne de Charles II. Elles valaient 21 shillings. Elles ont été remplacées en 1816 par le *souverain*, pièce d'or qui répond à la valeur actuelle de la livre sterling (25 francs environ). C. V.

PRINCIPAUX PEUPLES COMMERÇANTS.

I. — Les Byzantins ou Grecs du Bas-Empire.

I

Nous avons fait ressortir dans le précédent *aperçu* combien il avait été heureux pour la renaissance de la civilisation et du commerce en Europe, que l'empire grec échappât à la conquête des barbares. Au milieu de la terrible catastrophe qui avait bouleversé l'ancien monde, cet empire, résistant à la secousse comme un solide arc-boutant, sauva la charpente et les principaux débris du vieil édifice, et servit ainsi, dans la grande série des événements, de lien entre le passé et l'avenir.

La fondation de Byzance fait honneur au génie commercial des Grecs. Située sur la pointe de terre par laquelle l'Europe touche à l'Asie, sur la limite de l'Occident et de l'Orient, commandant deux mers, dont les rivages ont été le siége de la civilisation la plus variée, centre de contrées de tout temps importantes par le trafic de leurs productions propres ou des produits étrangers auxquels elles donnèrent passage, dotée par la nature d'excellents ports, peut-on concevoir une ville mieux préparée que Byzance à devenir un entrepôt considérable? Aussi était-elle déjà florissante, alors que, simple ville de province, elle ne pressentait pas son rôle futur de métropole d'un vaste empire. Les produits du nord du Pont-Euxin, le bétail, des esclaves, le poisson salé, le miel, la cire et par moments des céréales, étaient de tout temps arrivés sur son marché et

avaient formé l'une des branches principales du commerce des Grecs Ioniens. Ce commerce avait eu pour effet de rendre les peuples de la Scythie sédentaires, et de leur faire cultiver leur sol, pour les productions duquel on venait leur offrir du vin, de l'huile et d'autres denrées du midi. Mais les opérations de Byzance ne se bornèrent pas au littoral de la mer Noire; elles pénétrèrent fort avant dans le cœur de l'Asie, à la rencontre de ces caravanes indo-chinoises, sur lesquelles nous nous sommes étendu dans l'histoire du commerce des anciens.

Ce commerce de Byzance avec l'Inde était loin sans doute d'égaler celui d'Alexandrie; mais il avait une date plus ancienne; il avait, du moins dans les contrées voisines du Pont-Euxin, fait concurrence à celui des Phéniciens, lequel, du reste, préféra les routes du golfe Arabique et du golfe Persique. La fondation de Byzance par une colonie dorienne remonte au septième siècle avant Jésus-Christ. La ville ne tarda pas à prospérer et à envoyer elle-même des colons vers le nord. Son port était un des plus fréquentés de la Grèce, sa navigation considérable; on lui attribue jusqu'à six cents voiles. Après la conquête de la Grèce par les Romains, Byzance sut conserver son indépendance jusqu'à Septime Sévère, sous le règne duquel elle succomba victime d'une longue guerre civile. Ce fut après cent trente années d'abaissement qu'en 330 de l'ère chrétienne elle se vit élevée à une grandeur toute nouvelle, et prit le nom de l'empereur auquel elle devait cette fortune extraordinaire.

Constantinople devint le soleil vers lequel tout gravita; et l'on déserta l'ancienne Rome pour peupler la nouvelle. Ceux que n'attirait pas à Constantinople le servilisme rampant de l'époque, étaient chassés de Rome par la peur des barbares, qui s'approchaient de plus en plus. Le partage de l'empire, en 395, précipita la chute de l'Occident, qui se consumait dans une lente agonie. L'autre moitié de l'empire dut à un heureux concours de circonstances plus qu'à son mérite propre d'échapper à la même destinée, et de conserver son indépendance un millier d'années. Mais on trouverait difficilement

dans l'histoire une autre période de pareille longueur aussi stérilement employée par un peuple à qui la nature et la civilisation avaient prodigué toutes leurs ressources. L'empire byzantin végétait; il ne vivait pas. Ses souverains, autocrates absolus, se montrèrent incapables de le réorganiser et de le ranimer. Ils continuèrent la politique usée de leurs prédécesseurs de l'ancienne Rome, avec tous ses défauts et sans le peu qu'elle avait de qualités. Chez eux toute énergie morale aussi bien que physique avait disparu; c'était à prix d'or qu'ils achetaient des barbares leur couronne et la sûreté de l'État, contents de ce qu'on voulait bien leur laisser. La religion chrétienne, dont l'influence fut si bienfaisante sur la civilisation de l'Occident, produisit en Orient des résultats tout contraires. Avec son esprit de secte, son vain formalisme et son orthodoxie intolérante, elle énerva et désunit la nation ; elle détourna le gouvernement de devoirs élevés, pour l'occuper de misérables controverses; elle en fit le jouet des opinions et des fantaisies les plus ridicules. Si, néanmoins, un certain degré de civilisation et de savoir se conserva dans l'empire grec, si le commerce, la navigation et l'industrie continuèrent d'y fleurir dans une certaine mesure, c'est que l'ancienne culture classique était impérissable ; on pouvait la corrompre et la rapetisser, mais non l'anéantir. Constantinople, il ne faut pas l'oublier, fut, au milieu de la dévastation générale, la seule oasis où les débris de la civilisation européenne trouvassent un sûr abri. Quant à l'activité commerciale, elle y est principalement venue du dehors. Sans les Italiens, Constantinople ne fût point devenue un grand entrepôt. Hermétiquement fermée et semblable à une eau stagnante qui ne s'écoule ni ne se renouvelle, elle pouvait garder enfoui le dépôt qu'elle avait reçu, mais non l'accroître et l'améliorer.

La politique grecque tendait, comme celle des empereurs de Rome, à affaiblir et à comprimer le peuple. A cet effet, elle dut continuer les distributions gratuites de vivres, et les récoltes de l'Égypte furent désormais mises en réquisition pour Constantinople; les empereurs faisaient aussi de temps en

temps distribuer au peuple du vin, de la viande et de l'huile. Mais, pour pouvoir continuer ces libéralités, il fallut un système spécial de finances. On déclara monopole de l'État, le commerce des denrées les plus nécessaires à la vie. Justinien, ce législateur si vanté, fut l'auteur de ces mesures véritablement inhumaines, qui assimilaient tout un peuple à un troupeau de bétail, recevant de la main de l'éleveur sa ration de chaque jour. Les provinces riches en grains acquittèrent avec ces grains leurs contributions, et comme il était interdit aux particuliers de s'approvisionner directement chez le producteur, ils étaient obligés de s'adresser au fisc, qui établissait arbitrairement les prix. Ce monopole insensé dura jusqu'aux croisades et ne put manquer de décourager l'agriculture, dans les provinces voisines de Constantinople, comme autrefois en Italie. Les autres branches du commerce intérieur ne furent pas moins entravées. Si, toutefois, nous avons cru devoir accorder aux Byzantins une place dans la présente histoire du commerce, c'est moins pour leur activité propre que pour le rôle du territoire et de la capitale, grand marché où les Italiens et les Arabes, les Allemands et les Slaves se donnèrent rendez-vous et déterminèrent un mouvement d'affaires considérable.

Le commerce byzantin peut se diviser, d'après les routes qu'il suivait, en trois branches : le commerce de l'Orient, celui de l'Occident et celui du Nord. La période précédente nous a montré l'Égypte, et plus particulièrement Alexandrie, l'entrepôt principal du commerce des anciens et l'intermédiaire des communications entre trois parties du monde. Lors du partage de l'empire, cette ville, avec toute sa prospérité commerciale, échut aux empereurs d'Orient. Après avoir été la pourvoyeuse de Rome, elle dirigea depuis lors ses envois sur Constantinople, où les progrès rapides du luxe et de la mollesse créèrent une forte demande de produits étrangers, surtout de ceux de l'Inde. La navigation était pour les îles de l'Archipel une industrie si naturelle et si nécessaire, qu'elle n'avait jamais pu y cesser entièrement,

et qu'elle avait survécu, au moins comme moyen de transport, aux opérations propres et à la domination commerciale de la Grèce. L'histoire ancienne, en général, est très-sobre de renseignements sur les objets, sur les routes et sur les résultats du commerce ; les écrivains byzantins aussi sont à peu près muets sur ces matières. Compilateurs inintelligents de leurs illustres devanciers, le peu qui leur appartient se réduit à une stérile scolastique. Les controverses religieuses, le cérémonial de cour, les intrigues du palais et les détails stratégiques, tels sont les sujets dans lesquels ils font entre eux assaut de médiocrité. Ainsi, pour les premiers siècles jusqu'au temps des Arabes, nous sommes dépourvus de données authentiques sur le commerce. Toutefois cette lacune est peu regrettable, la majeure partie de l'Europe étant alors en pleine décomposition, et rien ne donnant lieu de supposer le moindre changement dans les allures du commerce depuis le temps des Romains. C'est ce qui ressort clairement de la législation de Justinien, qui continue à envisager le commerce comme une affaire de police, et n'a aucune idée de sa haute importance politique.

Dans les premiers siècles qui suivirent l'invasion des barbares, les Grecs dominèrent sur l'ancien théâtre du commerce européen, par la raison que, seuls, ils avaient échappé à la destruction. Leur marine était sans doute encore considérable, sans quoi Justinien n'aurait pu préparer l'expédition qui mit fin, dans le nord de l'Afrique, en 534, à la domination des Vandales. Le commerce fut naturellement aidé par la navigation ; mais il ne dépassa pas les bornes étroites du marché national. La civilisation était détruite dans le reste de l'Europe, et les peuples qui s'étaient partagé les dépouilles de l'ancienne Rome étaient encore si incultes pour la plupart, qu'ils n'avaient aucun goût pour le commerce et n'en éprouvaient pas même le besoin. Une telle disposition ne pouvait se développer chez eux que lentement. Les Byzantins, préoccupés avec raison du danger auquel leur territoire était exposé, évitaient avec soin tout contact avec ces peuples ; et

si ces derniers eussent paru plus disposés à faire du commerce, ils n'eussent pas manqué de s'y refuser.

Ainsi, dans la première période du commerce byzantin jusqu'à l'époque où les Italiens apparaissent, l'importation l'emporte de beaucoup sur le transit et l'exportation, lesquels, plus tard, conquièrent le premier rang. Constantinople et d'autres villes de l'empire consommaient des quantités considérables de marchandises apportées de près ou de loin. Ce trafic était directement ou indirectement exercé par les Grecs. Pour les produits de l'Inde, Alexandrie resta le marché principal ; des maisons grecques établies dans cette ville les recevaient par l'entremise des Arabes. De plus, Constantinople entretenait par terre, notamment au cinquième et au sixième siècle, des relations directes avec l'Inde par la route des caravanes, connue des anciens et déjà plusieurs fois mentionnée, qui passait par Samarcande. C'était principalement par cette route qu'arrivait la soie. Les conquêtes du nouvel empire des Perses entravèrent un peu ces relations en obligeant les marchands byzantins de cesser les achats directs qu'ils faisaient aux caravanes de l'Inde et de la Chine, et de subir l'entremise des Perses. Cet état de choses survécut au renversement de la domination de ceux-ci par les Arabes, et amena peu à peu l'abandon de cette route, que les Italiens rouvrirent plus tard dans des circonstances plus favorables. Les obstacles apportés par les Perses au commerce de la soie occasionnèrent l'introduction, en Europe, de l'éducation du ver qui la produit. Sous le règne de Justinien, deux moines rapportèrent de l'Inde, à Constantinople, des œufs de ver à soie soigneusement enfermés dans une canne, et introduisirent en Grèce la nouvelle industrie qui ne tarda pas à prospérer. La fabrication de la soie s'établit à Constantinople, à Athènes et à Corinthe, d'où elle se répandit en Italie (1).

(1) Cette simple mention d'un fait d'une telle importance ne nous paraît pas suffisante ; nous croyons devoir emprunter à Gibbon les détails ci-après. H. R.

« L'usage de la soie étant devenu général, Justinien s'indigna de voir les

II

C'est ainsi que le commerce grec continua d'exploiter un domaine restreint, bien que toujours considérable, jusque vers le milieu du septième siècle, époque à laquelle les

Perses maîtres sur terre et sur mer de cet article important, et une nation idolâtre et ennemie qui s'enrichissait aux dépens de son peuple. Sous un gouvernement actif, le commerce de l'Egypte et la navigation de la mer Rouge, tombés avec la prospérité de l'empire, se seraient rétablis, et les navires romains seraient allés acheter de la soie dans les ports de Ceylan, de Malacca, et même de la Chine. L'empereur n'eut pas de si grandes idées : il demanda les secours de ses alliés chrétiens, les Ethiopiens de l'Abyssinie, qui avaient acquis depuis peu l'art de la navigation, l'esprit du commerce, et le port d'Adulis où l'on apercevait encore les trophées d'un conquérant grec. En longeant la côte d'Afrique pour chercher de l'or, des émeraudes et des aromates, ils s'avancèrent jusqu'à l'équateur ; mais ils eurent la sagesse d'éviter la concurrence inégale que leur proposait Justinien ; ils sentirent que les Persans, plus voisins des marchés de l'Inde, avaient trop d'avantages. Le prince s'affligeait du mauvais succès de sa négociation, lorsqu'un événement inattendu vint combler ses vœux. On avait prêché l'Evangile aux Indiens ; un évêque gouvernait déjà les chrétiens de Saint-Thomas sur la côte à épices de Malabar ; on fonda une église à Ceylan, et les missionnaires suivirent les pas du commerce jusqu'à l'extrémité de l'Asie. Deux moines persans avaient fait un long séjour en Chine, peut-être à Nankin, résidence d'un monarque livré aux superstitions étrangères, et qui venait de recevoir une ambassade de l'île de Ceylan. Au milieu de leurs pieux travaux, ils examinaient d'un œil curieux le vêtement ordinaire des Chinois, les manufactures de soie et les myriades de vers à soie, abandonnés jadis aux soins des reines. Ils découvrirent bientôt qu'il était impossible de transporter un insecte d'une si courte vie, mais qu'on pourrait en conserver les œufs et en multiplier ainsi la race dans un climat éloigné. La religion ou l'intérêt eurent plus de force sur les moines persans que l'amour de leur patrie. Arrivés à Constantinople après un long voyage, ils communiquèrent leur projet à l'empereur, et les dons et les promesses de Justinien les excitèrent à suivre leur entreprise. Les historiens de ce prince ont mieux aimé raconter en détail une campagne au pied du mont Caucase que les travaux de ces missionnaires du commerce, qui retournèrent en Chine, trompèrent un peuple jaloux, et, après avoir caché dans une canne des œufs de vers à soie, rapportèrent en triomphe ces dépouilles de l'Orient. Sous leur surveillance, dans la saison convenable, on eut recours à la chaleur du fumier pour faire éclore les œufs ; on nourrit les vers avec des feuilles de mûrier ; ils vécurent et travaillèrent sous un climat étranger : on conserva un assez grand nombre de chrysalides pour en propager la race, et on planta des arbres qui devaient fournir à la subsistance des nouvelles générations.

Arabes fondèrent leur vaste empire et influèrent même puissamment sur les événements de l'histoire commerciale. Un chapitre spécial leur étant consacré, nous nous bornerons ici à mentionner, en termes très-généraux, les effets que l'empire byzantin ressentit du changement qu'ils avaient opéré dans le monde. Voici quel fut le principal : pressé par le fanatisme conquérant d'une religion nouvelle, cet empire renonça peu à peu à sa politique d'isolement et s'ouvrit au reste de l'Europe, dans l'espoir d'obtenir les secours de la chrétienté. Quelque étroit que fût d'abord l'accès jusqu'au moment où les croisés l'élargirent violemment, le commerce sut bientôt y pénétrer. Les Arabes rétrécirent le domaine commercial de Constantinople, surtout en Asie et en Afrique, par la conquête de l'Égypte ; mais c'est de l'Italie que partit le coup qui vint frapper à mort le commerce intérieur et la navigation des Grecs jusque dans leurs propres eaux. Nous avons déjà indiqué dans l'*Aperçu général*, et nous y reviendrons avec détail, comment cette contrée se releva d'un profond abaissement pour redevenir prospère, puissante et riche, pour surpasser la gloire militaire et la grandeur politique de son passé par un magnifique développement des arts de la paix. Nous prenons ici les Italiens à l'époque où Venise, Amalfi, Pise et Gênes n'étaient pas encore au plus haut point de leur prospérité, mais où néanmoins elles étaient déjà assez bien constituées, assez puissantes pour montrer leurs navires sur tous les points de la Méditerranée et pour pratiquer, avec un succès dont la rapidité étonne, ce commerce extérieur dont l'Europe avait peu à peu éprouvé le besoin. Cette époque est le milieu du dixième siècle, et elle marque la deuxième période de l'histoire du commerce byzantin, période sur laquelle on possède des données nombreuses et dignes de confiance.

L'expérience et la réflexion corrigèrent les erreurs dans lesquelles on tomba d'abord ; et les ambassadeurs de Sogdiane reconnurent, sous le règne suivant, que les Romains n'étaient point inférieurs aux Chinois dans l'art d'élever les vers et dans celui de travailler la soie ; arts dans lesquels l'industrie de l'Europe moderne a surpassé la Chine et Constantinople. » (*Décadence et chute de l'empire romain*, ch. XL.)

Ce fut Venise qui, à la faveur de sa situation, parvint la première à trafiquer avec Constantinople. Le voisinage de l'exarchat de Ravenne, si souvent inquiété par les Lombards, les attaques des Bulgares et des Hongrois contre les provinces de l'Adriatique, et surtout contre la Dalmatie et la Bosnie, enfin les nombreuses luttes des Grecs avec les Arabes, offrirent à la jeune république des lagunes des occasions, saisies avec empressement, de fournir aux Grecs quelques légers secours, principalement sur mer. Ces occasions furent saisies avec empressement, parce que, dès l'origine, Venise sut allier le génie de la politique à celui du commerce ; pour chaque service rendu, elle obtenait des avantages qui, habilement poursuivis, la conduisirent au faîte de la domination.

Les Grecs et les Arabes, en guerre les uns avec les autres, laissèrent, sans en prendre ombrage, une petite place maritime, telle que Venise, se faire, sous pavillon neutre, l'intermédiaire de leurs échanges. Ils reconnurent trop tard leur faute, lorsque Venise fut devenue une puissance navale, et que, maîtresse du commerce, elle fut en position d'exiger et de prendre ce qu'autrefois elle sollicitait et attendait humblement. Les Byzantins souffrirent plus que les Arabes, qui naviguaient peu et qui conservèrent leur commerce de terre en Asie et en Afrique. Les navires grecs finirent par disparaître de la Méditerranée et de la mer Égée ; la concurrence italienne les traqua même dans la mer Noire, jusque-là leur patrimoine exclusif. La faiblesse et la corruption du gouvernement, l'avilissement du peuple lui-même, que l'isolement avait dérobés aux yeux et en même temps entretenus, éclatèrent à la suite du contact avec l'étranger. Les Grecs, privés de leur commerce intermédiaire, après avoir été déjà dépouillés par un système funeste de monopole des bénéfices de leur commerce propre, se résignèrent à exempter les Vénitiens de tout droit sur les marchandises, tant à l'entrée qu'à la sortie, et à leur accorder, en 1085, d'autres priviléges commerciaux semblables à ceux que la Hanse obtint plus tard dans le nord. Et ce n'étaient point de petits États barbares, tels que le Da-

nemarck et la Norwége, qui faisaient de telles concessions, c'était un grand empire, le centre de la civilisation d'alors.

Le commerce des Italiens avec l'empire grec prit son plein essor à la suite des croisades. C'était la première fois, peut-être la seule, qu'une guerre était avantageuse au commerce : au lieu de séparer les peuples, celle-ci les unissait ; elle rétablissait entre les diverses parties du monde des relations depuis longtemps interrompues. Le gros des croisés se rendant en terre sainte par Constantinople, cette ville, entraînée ainsi dans ce grand mouvement, devint la principale station commerciale et militaire à la fois.

Alexandrie, de son côté, avait souffert de la domination des Arabes. Bassora, fondée non loin de l'embouchure de l'Euphrate, avait attiré du golfe Arabique vers le golfe Persique, une partie considérable du commerce de l'Inde, et l'intolérance réciproque des chrétiens et des musulmans avait paralysé un commerce traditionnel et indiqué par la nature. Alexandrie eut longtemps à supporter cette interruption, et ce ne fut qu'au treizième siècle, sous la domination des Mamelouks, qu'elle reprit son ancien rôle avec un nouvel éclat. Les haines religieuses s'étaient affaiblies ; les Mamelouks étaient plus tolérants et plus doux que les Turcs, qui approchaient de plus en plus de Constantinople. Toutes ces circonstances déterminèrent les Italiens à visiter de nouveau le marché de l'Égypte.

A mesure qu'on connut mieux l'Orient, on rechercha davantage ses produits ; et le commerce prit tout à coup des proportions plus considérables, tant par l'augmentation de la masse des marchandises que par l'agrandissement du marché. C'est ce qui explique la rapide et brillante fortune des républiques italiennes. Un peuple énervé, tel que le peuple grec, offrait si peu de résistance à leur jeune ardeur et à leur infatigable activité, qu'une simple ville des bords de l'Adriatique put concevoir et mettre à exécution, en 1204, le projet de conquérir à main armée la métropole de la chrétienté à cette époque, pour y établir sa domination commerciale, non

plus sur des diplômes et sur des concessions révocables, mais sur le droit du plus fort. La concurrence des autres villes d'Italie avec Venise, dans le commerce du Levant, occasionna entre elles de rudes conflits et des luttes sanglantes; mais l'intérêt général n'en souffrit point. Pour l'emporter les unes sur les autres, elles durent rivaliser d'efforts et d'habileté dans leurs spéculations. Ainsi s'élargit la sphère d'activité du commerce levantin, tandis que le monopole d'une seule ville l'eût bientôt rendu stationnaire ou languissant.

Amalfi, qui disparaît de la scène dès 1137, après une prospérité éphémère, et qui d'ailleurs trafiquait principalement avec l'Égypte et le reste de l'Afrique, et de plus avec l'ouest de la Méditerranée, ne saurait prétendre ici à une plus ample mention. Plus important est le rôle de Pise, qui possédait des factoreries à Constantinople, où ses marchands habitaient un quartier distinct. On parle de milliers de Pisans qui y résidaient; tous néanmoins, on le croit, n'exerçaient pas le commerce, mais beaucoup d'entre eux étaient attachés aux fabriques, d'étoffes de soie principalement, établies par les Italiens à Constantinople, dès le commencement du onzième siècle. Après la prise de cette capitale par les croisés unis aux Vénitiens, les Pisans cessent peu à peu de figurer dans le commerce levantin, tandis que les Génois y paraissent avec plus d'éclat. La situation de la république ligurienne sur la côte occidentale de l'Italie était moins avantageuse pour le commerce avec l'empire grec que celle de sa rivale de l'Adriatique. Cependant, loin de s'en laisser exclure, elle sut de bonne heure s'y assurer une part. Elle expédiait des navires à Constantinople, y importait et en exportait des marchandises, et y jouissait, elle aussi, de divers priviléges, moins nombreux et moins étendus, toutefois, que ceux de Venise. La cour byzantine, dans sa politique sans foi, exploita d'ailleurs fréquemment la jalousie commerciale des villes italiennes, pour les brouiller, en transportant ses faveurs de l'une à l'autre, et elle essaya ainsi de pêcher en eau trouble. Mais, en définitive, elle ne pouvait se passer de ces villes, et Venise surtout pesa

sur elle de plus en plus. Cette dernière atteignit son apogée sous les empereurs latins; alors, non-seulement elle obtint des priviléges exorbitants qui écartaient toute rivalité, mais elle acquit de vastes possessions territoriales, notamment Candie, Rhodes et la Morée. Le pavillon grec avait disparu des mers; partout régnait le lion ailé de Saint-Marc.

Quelque considérable que fût le commerce de consommation d'une province et d'une ville aussi riches et aussi peuplées que la Roumélie et Constantinople, le commerce intermédiaire le dépassait de beaucoup par la valeur comme par l'étendue des opérations. Il avait pour tributaires toute l'Europe orientale et presque toute l'Asie. L'Orient et l'Occident se rencontraient, par divers chemins, à Constantinople. Les contrées de l'Orient les plus rapprochées, l'Asie Mineure, l'Arménie, la Mésopotamie et la Perse, y envoyaient leurs produits; la Syrie et l'Égypte y trouvaient un marché intermédiaire pour les articles qui venaient du nord-est, ou qui s'y rendaient. Tous ces pays entretinrent avec l'empire grec des relations directes tant qu'ils furent soumis aux Arabes, qui étaient adonnés au commerce et avaient même créé des établissements à Constantinople. Les marchandises de l'Inde passaient par leurs mains, surtout après que le calife Omar eut fondé Bassora sur l'Euphrate, en 636, et donné ainsi au golfe Persique le commerce avec cette contrée. Depuis lors, l'ancienne route directe de terre par la mer Caspienne et la Boukharie était à peu près oubliée, ou du moins abandonnée, et il fallut des circonstances toutes particulières pour la rendre de nouveau aussi fréquentée, et même plus fréquentée qu'elle ne l'avait été auparavant.

Afin de combattre par tous les moyens les infidèles qui possédaient la terre sainte, les Pères de l'Église, assemblés au troisième concile de Latran, en 1179, empruntèrent aux empereurs grecs une loi ancienne qui défendait de vendre aux Arabes des armes, du fer, des bois de construction, et tout ce qui peut servir à la guerre, et la proclamèrent obligatoire pour toute la chrétienté, en menaçant les contrevenants des peines ecclé-

siastiques les plus sévères. Cette interdiction fut bientôt reconnue inintelligente et inefficace; mais elle n'arrêta pas moins, pour le moment, l'essor rapide du commerce levantin. Il s'agissait, sous peine de perdre le ciel, de renoncer à ces produits de l'Inde déjà devenus nécessaires aux Européens. Car, bien que le décret du concile ne prohibât pas directement l'importation des marchandises de l'Orient, les articles dont il interdisait l'exportation, et qui, par l'Égypte et la Syrie, pénétraient jusque dans l'Inde, formaient les principaux moyens d'échange avec cette contrée. Cependant l'irrésistible instinct de liberté qui est inhérent au commerce, brava bientôt toutes les défenses, tous les anathèmes de l'Église, et trouva le moyen de continuer des opérations fécondes, d'en étendre même le champ.

Les Vénitiens, dont le commerce régnait sans partage à Constantinople, depuis le commencement du treizième siècle, étaient les moins disposés de tous à se soumettre à l'interdit ecclésiastique. Ils se gardèrent, il est vrai, d'une opposition directe et ouverte, mais ils prêtèrent secrètement leur appui à un négoce illicite; ils finirent par découvrir une route nouvelle pour trafiquer avec l'Inde impunément et sans entraves. Dès le milieu du douzième siècle, ils avaient navigué dans la mer Noire et dans la mer d'Azof, jusqu'à l'embouchure du Don, où ils allaient chercher les produits du nord les plus estimés. Sur l'emplacement actuel d'Azof, ils avaient établi, en 1180, la factorerie de Tana et institué un consul. Quand Venise eut recueilli toute la succession commerciale de l'empire grec, cet établissement lointain acquit une nouvelle importance; la sagacité de ses marchands comprit qu'ils éluderaient la défense du concile, en faisant de ce point l'entrepôt du commerce de l'Inde, après avoir fait reprendre à ce commerce son ancienne route par le centre de l'Asie. Les villes boukhares de Bokhara et de Samarcande, ainsi que celle de Balkh, étaient demeurées, comme dans l'antiquité, les centres permanents de toutes les expéditions de l'Indoustan et de la Chine pour l'Asie centrale et septentrionale; les

Arabes aussi s'étaient servis, surtout pour leur commerce avec la Chine, de l'entremise de ces places, qu'ils avaient réunies à leur empire et qui en formaient une des parties les plus florissantes. Il ne restait donc qu'à établir, comme au temps des Hellènes et durant la première période des Byzantins, des communications entre ces places et la mer Noire. On reprit l'ancienne route jusqu'à la mer Caspienne. Mais de là les marchandises, au lieu d'être expédiées, comme autrefois, vers l'ouest, par les fleuves du Caucase (1), remontaient, vers le nord-ouest, le Volga jusqu'à Astrakhan, puis traversaient par terre une partie de la Russie méridionale jusqu'au Don, qu'elles descendaient jusqu'à Tana. Ces caravanes indo-européennes étaient en pleine activité dès le milieu du treizième siècle, et elles continuèrent leurs opérations jusqu'à la fin du quatorzième, mais avec une activité décroissante ; car, l'interdit religieux ayant perdu de son autorité, on rechercha des voies moins dispendieuses. Tana, centre de ce mouvement d'importations et d'exportations, grandit avec une merveilleuse rapidité. Quant aux échanges mêmes, ils s'opéraient sur les marchés boukhares, rendez-vous des caravanes comme dans l'antiquité.

Tant que dura l'empire des Latins, de 1204 à 1261, Venise conserva le monopole du commerce de terre avec l'Inde ; en possession des Dardanelles, elle tenait les clefs de la mer Noire. Mais tout changea avec la chute de cet empire. Gênes, l'infatigable rivale de Venise, procéda comme celle-ci, pour conquérir à son tour la suprématie dans le commerce du Levant. Elle se mit à la tête d'une contre-révolution, qui ramena les empereurs byzantins sur leur trône et rétablit l'empire grec. En reconnaissance de l'appui qu'elle lui avait prêté, Michel Paléologue ne se borna pas à l'investir de toutes les franchises et de tous les priviléges commerciaux dont Venise avait joui sous la domination latine ; il lui céda en outre

(1) Ces fleuves sont, au nord et au sud du Caucase, le Térek et le Kour, qui se jettent dans la mer Caspienne, le Kouban et le Phase, qui s'embouchent dans la mer Noire. C. V.

Smyrne et plusieurs autres places importantes dans l'Archipel, avec l'occupation exclusive de deux faubourgs de Constantinople, Péra et Galata. Ces deux faubourgs, qui forment encore aujourd'hui le quartier chrétien de la capitale de la Turquie, ne tardèrent pas à devenir le siége principal du commerce levantin, alors entre les mains des Génois. On comprend, en effet, que ceux-ci, se voyant les maîtres, rendirent avec usure aux Vénitiens, leurs ennemis mortels, les humiliations qu'ils avaient essuyées de leur part. L'Orient fut le plus beau prix de la victoire, que les deux républiques se disputèrent durant plus d'un siècle en employant la ruse et la force. Au lieu de partager et d'exploiter en commun les richesses dont il était prodigue, chacune d'elles, dans son implacable jalousie, en convoitait le monopole absolu. Alliés avec l'empire grec, qui avait besoin de l'appui de leur flotte, les Génois eurent alors le dessus. Les Vénitiens furent obligés d'abandonner Constantinople et les villes du littoral de la mer Noire ; leur navigation y cessa presque entièrement, et Tana, leur riche colonie, tomba aussi rapidement qu'elle s'était élevée.

Éclairée par la jalousie, Gênes eut bientôt découvert un nouvel endroit plus favorable pour l'établissement d'un entrepôt du commerce de l'Inde par la Boukharie, lequel dominait la navigation du Don et devait ruiner Tana. Dans la presqu'île de Crimée, sur l'emplacement de l'ancienne Théodosie, au point de jonction de la mer d'Azof avec la mer Noire, elle fonda Caffa, qui devint le centre de son négoce avec l'Inde. Elle conclut des traités avantageux avec les Tartares de la Crimée, et étendit sa souveraineté sur plusieurs villes de cette péninsule, telles que Soudak, Cembalo, Cerco et Taman. On jugera de l'importance de ces possessions par ce fait qu'il y avait à Gênes une autorité spéciale pour les affaires de la Crimée, et à Caffa un magistrat spécial pour juger les contestations entre les sujets tartares de la république. Indépendamment de son transit, la Crimée offrait ses produits propres, notamment des grains, du bétail,

de l'alun et du sel. Par elle les Génois pénétrèrent dans le Caucase, qui les attirait par ses richesses métalliques. Ils visitèrent d'autres places de la mer Noire, telles que Trébizonde, Sinope, Sébastopol et Amastra. Ils y possédaient, du reste, des établissements depuis l'époque où les empereurs grecs s'étaient retirés dans l'Asie Mineure, et ils trafiquaient de ces points avec l'intérieur de l'Asie jusqu'en Arménie et en Perse.

Les Vénitiens, cependant, essayèrent de rentrer de force dans le Pont-Euxin, et ils engagèrent, à cet effet, avec les Génois, des combats sanglants dont la mer fut le plus souvent le théâtre. N'y pouvant réussir, ils dirigèrent leurs efforts, avec plus de succès, d'un autre côté. L'importation des marchandises de l'Inde par la Boukharie était toujours très-coûteuse, vu la longueur du trajet, et ne pouvait procurer de bénéfices qu'autant que ces marchandises étaient destinées à être vendues à Constantinople, ou réexpédiées de cette place vers le nord ou le nord-ouest. Il fallait pour les pays de la Méditerranée des marchés moins éloignés et moins chers. La Syrie et l'Égypte, si bien situées pour ce rôle, étaient frappées d'interdit par l'Église. Il restait encore, néanmoins, d'autres voies, et le commerce a toujours été plus habile à ouvrir des routes, que la politique des gouvernements ou même de l'Église à en fermer. De grandes révolutions s'étaient accomplies en Asie durant le treizième siècle ; sur les ruines du califat s'était élevée la domination des Mongols. Une grande partie de l'Asie occidentale jusqu'à la Syrie obéissait à ces conquérants, et un de leurs khans résidait à Tauris (Tébriz), dans l'Aderbidschan, province persane de l'ouest. Cette ville, dont l'excellente situation commerciale a été de nouveau appréciée de nos jours, permit aux Vénitiens, chassés de la mer Noire, et empêchés d'un côté par le décret du concile, de l'autre par le nouvel état des choses à Constantinople, de prendre part au commerce de l'Orient. Pourvu qu'on ne touchât pas les territoires des maîtres de l'Egypte et de la Palestine, on pouvait trouver grâce devant l'interdit de l'Église. Les marchandises

étaient expédiées du port d'Ajazzo (1), sur le golfe d'Issus (2) aux confins de la Syrie et de l'Asie Mineure, à travers la Petite Arménie, vers Tauris, où les produits de l'Inde étaient apportés par la Perse.

On reconnaît, par un simple coup d'œil sur la carte, combien étaient artificielles et pénibles ces routes de l'Inde par la Boukharie et l'Arménie, surtout si on les compare avec les routes naturelles et privilégiées de l'Égypte et de la Syrie. La nécessité seule les avait fait suivre de préférence pendant quelque temps, et même à cette époque on avait essayé plus d'une fois, au mépris des peines de l'Église, d'obtenir, par la contrebande, le bénéfice de transports moins coûteux. La concurrence entre des marchands avides augmentait en même temps que la demande des marchandises du Levant en Europe. Depuis qu'Antioche avait cessé d'être occupée par les chrétiens, les caravanes de Bagdad s'y rendaient, pour se partager ensuite entre les villes de la côte méridionale de l'Asie Mineure, soumises aux Turcs Seldjoucides; Candeloro, l'ancienne Side, et Satalia, en Pamphylie, étaient, parmi ces ports, les plus fréquentés par ces caravanes. C'était là que les contrebandiers italiens venaient échanger contre les marchandises de l'Inde les produits clandestinement exportés de l'Europe; et les Génois, qui, sur ce terrain aussi, rivalisaient avec Venise, avaient su créer dans les principales places de transit des établissements fixes, d'autant plus utiles à leur commerce qu'ils avaient obtenu des princes d'Arménie une réduction considérable, sinon l'entier affranchissement des droits de transit.

Une autre contrebande indirecte se faisait avec l'Égypte par Tunis et les côtes de Barca, et procurait les articles de l'Inde avec ceux de l'Afrique, consistant surtout en laines. Mais on

(1) Forme italienne du nom d'un petit port qui s'appelle aujourd'hui Aïas. C. V.

(2) Le *sinus Issicus* des anciens, appelé aujourd'hui golfe d'Iskanderoun ou d'Alexandrette, ville que l'on peut considérer comme le port d'Alep. C. V.

ne craignit même pas de pratiquer directement ces opérations illicites, et les républiques italiennes équipèrent, non pas seulement des navires, mais des flottes pour Alexandrie. La rigueur insensée de la défense suggéra des ruses pour l'éluder. Comme toutes les prohibitions commerciales, elle échoua devant l'amour du gain et le génie de la spéculation, et elle manqua entièrement son but. On sut découvrir divers produits des fabriques européennes, non compris dans le décret du concile, et agréables aux Sarrasins. Rien n'était plus facile que de charger avec ces produits les articles prohibés, en telles quantités qu'on jugeait à propos. Le pape Clément V, au commencement du quatorzième siècle, interdit toute exportation indistinctement ; mais on ne lui obéit pas, malgré des excommunications réitérées et la menace des arrêts de l'inquisition. La cour de Rome, enfin, tentée par les profits du commerce levantin, donna elle-même les mains à la violation de ses propres décrets. Une amende considérable versée entre ses mains rachetait le péché d'un trafic impie, et les confesseurs, disputant au trésor pontifical le bénéfice de ces revenus, n'accordaient l'absolution au marchand en relations d'affaires avec l'Égypte et la Syrie, que sur l'assurance d'une part dans ses profits. Afin d'écarter cette concurrence, le pape Benoît XII octroya à quelques maisons de Venise des licences spéciales, qui furent bientôt suivies, en 1345, d'une dispense générale pour tout le corps des marchands de cette république, dispense qui ne devait durer que cinq années, mais qui fut constamment renouvelée au moyen de riches présents, jusqu'à ce que la prohibition tombât peu à peu d'elle-même. De la sorte, Venise recouvra son ancien éclat et la suprématie commerciale que Gênes lui avait un instant arrachée. En écrivant son histoire, nous nous arrêterons sur les traités avantageux qu'elle conclut avec les Mamelouks, et qui, durant le quatorzième et le quinzième siècle, en firent le grand entrepôt du commerce levantin. Gênes, au contraire, vit ses possessions, dans l'Asie Mineure et sur les côtes de la mer Noire, de plus en plus menacées par les progrès des Turcs.

Caffa, il est vrai, avec les colonies qui en dépendaient, continua de fleurir jusqu'au milieu du quinzième siècle, et Galata aussi conserva une belle part dans le commerce de l'Orient; mais, avec la prise de Constantinople par Mahomet II en 1453, et l'établissement de la domination turque en Europe, toute cette prospérité disparut tout à coup. Amastra, Trébizonde, Sinope, enfin Caffa, en 1471, devinrent la proie des infidèles; pour se soustraire à de cruelles persécutions, les chrétiens émigrèrent en masse, et le commerce et la domination des villes italiennes dans la mer Noire furent pour jamais anéantis. Les restes nombreux de leurs ports et de leurs forteresses attestent encore leur grandeur et leur gloire passées, et servent comme de fondement à l'orgueilleux édifice d'une puissance ambitieuse (1).

Constantinople était pour l'est de l'Europe un entrepôt, à peu près comme Bruges et Anvers le devinrent plus tard pour l'ouest. Les peuples les plus divers se rencontraient sur son marché, richement approvisionné en articles de toute espèce pour les besoins de chacun. Ses fabriques aussi, dont la plupart, du reste, appartenaient à des étrangers, fournissaient des articles recherchés, tels qu'étoffes de soie, manteaux de pourpre, broderies d'or et d'argent et autres objets de luxe. La tolérance du gouvernement accordait aux nations marchandes qui fréquentaient la place et y possédaient des factoreries, des églises de leur culte, situées ordinairement au milieu du quartier qui leur était assigné pour résidence. Bien que les Italiens, par le seul fait de leur puissance maritime, aient constamment tenu le premier rang dans le commerce de l'empire grec, d'autres peuples, néanmoins, qui y prirent part avec eux, méritent aussi d'être mentionnés (2). Constantinople n'eût pas été proprement un marché intermédiaire, si les importations de l'Occident et du Nord n'y avaient pas fait

(1) Ceci était écrit avant la guerre d'Orient, dont chacun connaît les résultats.

(2) Les envois des Italiens à Constantinople, en articles de leur pays, étaient peu considérables. Les productions du sol étaient à peu près les mêmes dans tout le midi, et parmi les objets fabriqués on ne peut guère

équilibre à celles de l'Orient. Il fallait bien que les produits des différentes provenances s'échangeassent, car à la longue aucun peuple ne peut continuer d'acheter sans vendre, ni de vendre sans acheter. Nous avons vu comment les marchandises de l'Orient parvenaient à Constantinople ; nous avons maintenant à rechercher par quelles voies et de quelle manière y arrivaient celles de l'Occident et du Nord.

Qu'on nous permette, pour éviter des répétitions, de renvoyer à l'exposé, déjà fait dans l'*Aperçu général*, de la situation économique de l'Europe occidentale, de l'Allemagne en particulier, avant les croisades. L'Orient et l'Occident étaient alors complétement étrangers l'un à l'autre, et l'empire grec, dans l'intérêt de sa conservation, s'attachait à maintenir cette séparation. Il ne fallut rien moins que la guerre sainte pour rouvrir les routes du commerce international. Bien que Constantinople eût trafiqué de bonne heure avec les pays du Danube, que les Avares et les Bulgares occupèrent jusqu'au onzième siècle, bien que les Vénitiens eussent déjà de temps en temps visité les ports grecs, pour y faire des achats et des ventes, le rétablissement de relations régulières et actives entre l'Occident et l'Orient par Constantinople ne remonte pas au delà du commencement du douzième siècle. Mais ce fut la première voie ouverte et longtemps la seule, car les relations que les villes de la haute Allemagne et de Flandre nouèrent avec l'Italie pour s'y procurer les marchandises de l'Orient, sont d'une date bien postérieure et appartiennent au quatorzième siècle, époque à laquelle le commerce levantin déclinait déjà à Constantinople, et où Venise commençait à trafiquer directement avec l'Égypte. Il importe de dégager, autant que possible, des faits positifs du sein des hypothèses qui se sont produites à ce sujet. Si quelques foires de France et d'Allemagne étaient visitées par des Italiens, si nous trouvons de ces der-

citer que certaines étoffes de laine de Pise et la verrerie de Venise. Ils n'apportaient qu'en plus grande quantité les produits de leurs colonies de la mer Noire ; et en dernière analyse, le commerce intermédiaire resta la principale branche de leurs opérations, comme de celles des Anséates.

niers établis dans les deux pays sous le nom de Lombards et de Gowertches, il ne s'ensuit pas qu'ils y aient fait le commerce sur une grande échelle. Ils y colportaient des bijoux et d'autres articles du Levant, mais leurs opérations principales, on l'a dit ailleurs, consistaient dans le change des monnaies. Les Italiens, à la même époque, ne se rendaient pas plus par mer que par terre dans les Pays-Bas ; avant le quatorzième siècle, aucun de leurs navires de commerce ne franchit le détroit de Gibraltar, et quant aux voyages des Allemands et des Scandinaves dans la Méditerranée, c'étaient des courses de pirates et d'aventuriers, et non pas des expéditions commerciales. Des historiens sans critique se sont copiés ici les uns les autres ; ils ont affirmé, par exemple, que, dès le douzième siècle, les Anséates avaient directement navigué jusque dans les pays du Levant. Cette manière de s'exprimer est fautive, car s'il est fait mention, dans le Levant, des Brêmois et des Lubeckois, c'est à titre de croisés et non de marchands.

III

Si, par sa situation entre deux mers, Constantinople était le centre naturel du commerce de l'ancien monde dans toutes les directions, le voisinage des grands fleuves qui se jettent dans la mer Noire, devait de plus lui assurer le commerce de terre du nord de l'Europe et de l'Asie. De quelle autre place eussent pu relever les bassins du Danube, du Dniéper, du Don, et même celui du Volga (1)? Le cours de ces fleuves marque la route à suivre par les riches productions des contrées qu'ils arrosent. De nos jours, toutefois, la solution de ce problème laisse encore beaucoup à désirer, et elle est peut-

(1) Le Volga se jette dans la mer Caspienne. Mais ce fleuve, le plus grand de l'Europe, et qui ouvre des communications avec les vastes plaines de l'intérieur de la Russie, avoisine les bassins du Dniéper et du Don.

C. V.

être moins avancée qu'elle ne l'était au moyen âge (1).

Déjà les Romains avaient utilisé le Danube comme voie commerciale. Julien conduisit une armée entière par ce fleuve, de Ratisbonne en Dacie, et bien avant lui Trajan y avait fondé des villes et jeté des ponts. La rive droite était plus cultivée que la rive gauche, où les incursions de tribus indomptables ne permettaient pas de créer des établissements fixes. Lors du partage de l'empire, les provinces danubiennes échurent aux empereurs d'Orient. Beaucoup trop faibles pour les défendre contre l'invasion des barbares, ils leur abandonnèrent celles de la rive gauche, savoir : la Pannonie (basse Hongrie et Transylvanie), et la Dacie (Moldavie et Valachie), et cherchèrent à se faire de ce fleuve une barrière naturelle et forte. Cette tactique leur réussit pendant assez longtemps, car si quelques incursions furent poussées jusqu'aux portes de Constantinople, l'ennemi ne put jamais se maintenir dans ces positions avancées. La difficulté du passage effrayait des barbares, étrangers à l'art de construire des ponts; mais peu à peu elle leur parut moindre. Dès le sixième siècle, les Avares passèrent le Danube, soumirent les provinces de Servie et de Bosnie, et fondèrent sur les deux rives du fleuve un puissant empire, qui dura jusqu'au commencement du neuvième. A cette époque, il fut conquis par un autre peuple de même origine, les Bulgares, qui dominèrent jusqu'au onzième siècle; l'empire de ces derniers s'étant dissous alors, un de ses démembrements garda le nom de Bulgarie qu'il porte encore, et les Hongrois prirent possession des autres.

Ces trois peuples furent les intermédiaires du commerce de Constantinople avec les pays du nord-ouest. Placés entre les Grecs, dont la civilisation traditionnelle n'était pas encore entièrement détruite, et les peuples germaniques, qui se polissaient sous l'influence du christianisme, ils durent ressentir d'heureux effets de ce double voisinage, et furent encouragés

(1) En ce qui concerne le Danube, le problème est à la veille d'être résolu par l'affranchissement du Danube stipulé dans le récent traité de paix, ainsi que par le développement des chemins de fer autrichiens. H. R.

à se livrer au commerce par les facilités que leur offrait la grande voie navigable du Danube. Leurs débuts, à eux aussi, furent humbles et obscurs. Ce ne fut qu'au temps de Charlemagne que la Germanie commença à dépouiller sa rudesse native et à éprouver des besoins que le commerce international pût satisfaire. Dès l'époque la plus ancienne, Passau est mentionnée comme une étape du commerce gréco-germanique. Cependant, les Avares paraissent avoir trafiqué par les villes des montagnes de la Hongrie, le district de Zips, Cracovie, la Silésie et la Pologne, avec les pays de la Baltique, où les Slaves, et plus particulièrement les Vénèdes, avaient devancé les Allemands en civilisation. Ces relations devinrent plus fréquentes et plus actives sous la domination des Bulgares, qui faisaient eux-mêmes beaucoup d'affaires avec Constantinople, et acquirent ainsi des richesses qui excitèrent la jalousie des marchands grecs, et occasionnèrent des guerres ruineuses. Aux Bulgares succédèrent les Hongrois qui, selon toute probabilité, possédèrent des établissements fixes et des factoreries à Constantinople. Il est du moins certain, qu'en 1038, leur roi, saint Étienne, fit construire, dans cette capitale, une église magnifique, et y obtint une juridiction particulière pour ses sujets. Les monnaies d'or grecques circulaient en grandes quantités dans la Hongrie, et cette contrée vit augmenter rapidement sa prospérité. Semlin y était déjà la place de transit la plus importante.

Qu'on ne se fasse pas, toutefois, une trop haute idée du mouvement commercial du Danube dans sa première période; qu'on n'oublie pas que la politique ombrageuse et craintive de l'empire grec évitait, autant que possible, tout contact avec l'Occident, et que si elle ne supprima pas absolument le commerce, elle ne fit rien pour le faciliter ni pour l'étendre. Le commerce eut donc le plus souvent à se frayer sa voie en mettant à profit les circonstances. Or, les croisades lui vinrent en aide avec une énergie irrésistible. En prenant la route du Danube, les deux premières abattirent le mur de séparation et ouvrirent un libre passage. Ici commence la se-

conde et la plus brillante période du commerce danubien, dont les opérations, jusque-là isolées, restreintes et incertaines, constituent dorénavant un ensemble harmonieux et puissant. Les marchandises cessent d'être envoyées par l'entremise de peuples à demi sauvages; l'Allemagne elle-même en fait l'objet d'un trafic direct. Les premières grandes entreprises de Ratisbonne, qui fleurit avant les autres villes de la haute Allemagne, eurent pour objet d'approvisionner les croisés, par le Danube, en vivres et en munitions. On songea naturellement à prendre des chargements de retour sur le marché si bien assorti de Constantinople. Les bénéfices réalisés excitèrent à réitérer ces opérations, et ainsi se rétablit bientôt une réciprocité d'influence entre l'Orient et l'Occident.

C'est là, on peut le dire, la première trace remarquable d'un commerce extérieur directement pratiqué par les Allemands. Les villes de la haute Allemagne y devancèrent celles du nord, et même celles des Pays-Bas. Vers l'an 1140, le nombre des Allemands établis à Constantinople était déjà si considérable, qu'une église y fut mise à leur disposition, et pendant une assez longue période, Ratisbonne fut réputée la ville la plus peuplée et la plus riche de l'Allemagne. Elle précéda Bruges de beaucoup comme entrepôt des produits du Levant. Mais lorsque Venise eut repris le commerce avec Alexandrie, que les croisés se rendirent directement en Syrie et en Égypte, et que l'empire grec parut n'avoir été restauré que pour périr plus sûrement, alors, vers la fin du treizième siècle, le Danube fut abandonné, et les cités florissantes de ses bords déchurent aussi rapidement qu'elles s'étaient élevées. Le commerce du Levant, dans de plus grandes proportions, se dirigea, par terre, des entrepôts d'Italie vers les villes de la Souabe, et de là par le Rhin sur les Pays-Bas; il atteignait aussi par mer, en droiture, cette dernière contrée. La ligue anséatique, qui avait surgi dans l'intervalle, en était l'intermédiaire pour le nord et le nord-est.

Toutefois, le commerce direct avec l'empire grec est un souvenir honorable pour l'Allemagne; ce fut alors que son

esprit d'entreprise prit pour la première fois de l'essor, et jeta les bases de la grandeur commerciale des siècles suivants. Non-seulement les villes du Danube, parmi lesquelles Vienne mérite d'être mentionnée à côté de Ratisbonne et de Passau, mais aussi les autres provinces allemandes, avec les Pays-Bas, recueillirent les fruits de ce commerce actif de la haute Allemagne avec Constantinople. Les croisades avaient frayé aux pays d'Occident la route de cette capitale, et fait plus généralement connaître les objets d'échange respectifs. La demande des produits allemands et flamands s'accrut à Constantinople dans la même proportion que celle des produits levantins et grecs sur les marchés de l'Allemagne et des Pays-Bas. Depuis que la défense de l'Église avait contraint le commerce de l'Inde à suivre la route incommode de la Boukharie, le Danube était la voie la plus directe pour l'approvisionnement de l'ouest de l'Europe, et les Italiens, qui, comme nous l'avons vu, exerçaient le monopole à Constantinople, vendaient aux Allemands, pour revendre en Allemagne et dans les pays voisins, des quantités de marchandises non moins considérables que celles qu'ils écoulaient eux-mêmes dans le midi. Bientôt les Allemands, instruits et excités par le contact avec les Vénitiens et les Génois, ne se contentèrent plus de s'approvisionner dans les entrepôts byzantins, ils essayèrent d'agrandir leurs opérations propres et de se rapprocher le plus possible de la grande source. Plusieurs villes de l'Oder et de la Vistule, entre autres Breslau et Cracovie, comprirent les avantages de leur situation pour l'importation directe des marchandises de l'Inde. On trouve leurs marchands, vers le milieu du treizième siècle, sur les marchés de la Boukharie, où ils les achetaient de première main. Transportées par la route ordinaire des caravanes jusqu'à Tana, ces marchandises parvenaient en ligne directe aux bouches du Dniester ou du Danube, au lieu de se rendre à Constantinople.

De telles opérations, néanmoins, ne purent se généraliser. Constantinople, grâce à la richesse extraordinaire de son assortiment, resta l'entrepôt principal du commerce levantin.

L'Allemagne y dirigeait aussi presque exclusivement ses envois, qui n'auraient trouvé nulle autre part les mêmes chances d'un débit prompt et avantageux. En présence de la nécessité de payer ces marchandises de l'Orient dont on ne pouvait plus se passer, et d'une demande toujours croissante des articles de l'Occident à Constantinople, l'agriculture avait apporté plus de soin dans l'exploitation du sol, et l'industrie, plus active, avait amélioré ses procédés. De plus, c'était de leur pays que les croisés tiraient en grande partie leurs munitions de guerre. Il s'est conservé deux documents qui présentent un état assez exact des marchandises échangées entre Constantinople et l'Allemagne. Ils consistent en deux tarifs des droits payables à Stein, dans la basse Autriche, l'une des douanes principales pour le transit, sous le règne du duc Léopold, de 1177 à 1198. On y trouve des produits naturels et manufacturés de toute espèce, les uns de l'empire grec, les autres de l'Inde, comme feuilles de laurier, safran, avelines, huile, réglisse, soie grége, ornements sacerdotaux en soie et demi-soie, manteaux de pourpre, brocarts d'or, baudriers et ceinturons garnis de cuivre rouge ou jaune, poivre, gingembre, clous de girofle, noix muscades, cannelle, racines de galanga, cumin, etc. Les envois des contrées germaniques, sur le marché de Constantinople, se composaient de serfs (1), pour la plupart Slaves ou Vénèdes, de la Bohême et de la Moravie, d'armes, de sellerie, de lainages, de toiles, de peaux, d'ouvrages en bois et de métaux. La fabrication des armes, l'une des plus anciennes industries de l'Allemagne, eut, jusque vers la fin des croisades, son siége principal dans le nord-ouest de cette contrée et dans les Pays-Bas. On citait les ateliers de

(1) Ce trafic d'esclaves paraît devoir être considéré comme la branche la plus ancienne de l'exportation allemande et avoir précédé de beaucoup les croisades et l'établissement du commerce de l'Allemagne avec l'empire grec en produits du Levant.

C'est très-probablement à ce trafic qu'il faut rapporter l'origine des mots esclave, esclavage, en allemand *sklave*, *sklaverei*. La condition aura pris le nom du peuple que l'on y assujettissait. C. V.

Magdebourg, de Hagen (1), et surtout de Liége, et ce furent des armes allemandes que prit Henri le Lion pour faire des présents à la cour de Byzance, ce qui prouve qu'elles y étaient en renom. Les lainages venaient des Pays-Bas et de la Frise, ainsi que des villes saxonnes de Magdebourg, Quedlinbourg, Salzwedel, Stendal, etc. Passau et Ratisbonne étaient fameuses pour leurs draps écarlates. La fabrication du lin allait de pair avec celle de la laine. De nombreux métiers à tisser la toile battaient, dès cette époque, en Franconie et en Thuringe. Sur ces relevés figurent aussi les métaux précieux, l'or des lavages du Rhin et du Danube, et l'argent des mines de Hongrie et de Bohême. On comprend qu'un tel mouvement de marchandises dut donner une grande activité à la navigation des fleuves, la majeure partie des transports s'effectuant alors par eau. Le *hansgraf*, ou consul ambulant de Ratisbonne, accompagnait les bateaux et les marchands à la grande foire d'Enns (2). En vertu de lettres patentes des ducs d'Autriche, de la maison de Babenberg, et des rois de Hongrie, de la dynastie d'Arpad, il rendait la justice dans cette localité, vis-à-vis de la place du marché devant laquelle les bateaux s'arrêtaient, ainsi qu'à la cour de Ratisbonne à Vienne, et en plein air au Vieux Ofen et à Bude.

Il reste à mentionner en dernier lieu le commerce qui se faisait de Constantinople vers le nord, par la mer Noire et la mer d'Azof, avec les peuples de la Russie actuelle. Elle n'avait ici qu'à continuer les traditions de l'antiquité, car Byzance, nous l'avons dit plus haut, avait été, depuis l'époque la plus reculée, maîtresse du commerce du Pont-Euxin ; c'était par son entremise et par celle de ses colonies qu'on se procurait les produits de la Tauride et des pays de l'intérieur ou de la Scythie. La capitale des empereurs grecs conserva ces relations, auxquelles le mouvement de l'invasion n'avait apporté que peu de changements. Elle recevait de la

(1) En Westphalie. C. V.

(2) Ville de la haute Autriche, au confluent de la rivière d'Enns avec le Danube. C. V.

Crimée, en quantités considérables, pour les besoins d'une population énormément accrue, des provisions de bouche, par exemple du bétail, du poisson salé, quelquefois des céréales; les négociants et les armateurs grecs prenaient la part principale à ces importations. Quant aux exportations pour les mêmes contrées, elles semblent avoir eu moins d'importance, et les Arabes, dans leur beau temps, paraissent y avoir joué le premier rôle. Les Khazares et les Bulgares, les mêmes qui s'avancèrent plus tard vers le Danube et y renversèrent la domination des Avares, occupaient à cette époque les bords du Volga, au nord de la mer Caspienne; touchant au domaine si étendu de l'islamisme, ils formaient le dernier anneau de ces communications que les Arabes étendirent jusqu'à la Baltique, et sur lesquelles nous reviendrons avec détail.

L'empire des Arabes tombant en décadence au commencement du neuvième siècle, Constantinople prit possession de ce commerce du nord, qui avait lieu non-seulement avec les peuples de la Crimée ou Tauride et du Don, mais encore avec les Russes, qui habitaient beaucoup plus avant dans les terres. Dès le dixième siècle on rencontre de ces derniers sur les marchés de Constantinople, où ils avaient leur quartier distinct, dans le faubourg de Saint-Mamant, et étaient traités avec des égards particuliers. C'étaient le plus souvent des gens riches et considérés, qui faisaient des achats importants pour les princes et pour les nobles de leur pays. On cite comme les places les plus remarquables du commerce intérieur de la Russie à cette époque, Novogorod, Tchernigof, Mielniza en Volhynie, et principalement Kief sur le Dniéper. Cette ville était l'entrepôt principal des produits russes, le lieu de rendez-vous des marchands qui faisaient le voyage de Constantinople, et le centre des importations.

A part l'importation de quelques produits de la Crimée, les maisons grecques de Constantinople ne montraient pas plus d'initiative dans ces relations avec le Nord que dans celles avec l'Orient et l'Occident. Trop indolents et trop timides

pour s'exposer aux fatigues et aux périls de longs voyages et de transports considérables de marchandises, les Grecs se reposaient sur la situation géographique et sur le renom de leur place, sur les immenses approvisionnements qui y affluaient de tous côtés et qui leur offraient de grandes affaires à traiter sans risquer beaucoup et sans quitter leurs foyers. Tout alla bien pour eux tant qu'ils conservèrent le monopole de leur marché, et que les étrangers en furent exclus. Mais quand, avec les croisades, l'isolement cessa, et que, sur un champ ouvert à tous, les Italiens et les Allemands parurent avec leur jeune et puissante énergie, les Grecs durent perdre jusqu'à ce rôle d'intermédiaires passifs, au moyen duquel ils avaient jusque-là, pour leur propre compte, opéré tant d'échanges entre le Nord, l'Orient et l'Occident. Les étrangers, qui fréquentaient alors Constantinople, eurent bientôt reconnu l'avantage qu'ils auraient à établir entre eux des relations directes, en se passant de l'entremise des Grecs, et à ne chercher dans cette capitale qu'un centre pour leurs mutuelles opérations. Afin de n'être point devancés dans leurs achats et dans leurs ventes et de pouvoir attendre les chances les plus favorables dans les fluctuations de l'offre et de la demande, ils acquirent à Constantinople des terrains pour y établir des dépôts de marchandises ; c'étaient de grandes cours bordées de magasins voûtés, et protégées par des murs ; ils y installèrent leurs facteurs, qui finirent sans doute par devenir des commandités, de simples facteurs n'ayant pas les pouvoirs suffisants pour mettre à profit certaines conjonctures. Il va sans dire que dans le commerce byzantin, comme dans le commerce du moyen âge en général, chacun opérait pour son propre compte, et qu'on ne connaissait pas la commission. L'échange, du reste, dans l'acception rigoureuse de ce mot, ne se pratiquait pas à Constantinople ; car, dans l'empire d'Orient, les espèces métalliques étaient partout employées comme mesure de la valeur.

Des mesures inspirées par une politique aussi étroite qu'imprévoyante hâtèrent la ruine du commerce grec. En défendant

aux Russes de passer l'hiver à Constantinople, et en les soumettant à diverses autres restrictions, on s'était flatté de mettre obstacle à leurs relations directes avec les marchands italiens et allemands, et de s'assurer ainsi le monopole de l'entrepôt. Or, qu'arriva-t-il ? Les Russes ne reparurent plus ; les Italiens se rendirent aux côtes septentrionales du Pont-Euxin, y fondèrent plusieurs colonies, et trafiquèrent directement avec les peuples qu'ils rencontraient auparavant sur le marché tiers de Constantinople. Sur ce marché même, les Grecs, trop faibles, trop paresseux et trop ignorants pour soutenir leur concurrence, et hors d'état d'expulser ces hardis étrangers, furent obligés de leur céder le terrain. Depuis lors les Italiens, les Allemands et les Russes entretinrent entre eux des relations directes, soit à Constantinople, soit dans leurs pays respectifs. Le commerce direct des Allemands avec les Italiens ne s'établit que vers la fin des croisades ; mais celui qu'ils faisaient avec les Russes est de date plus ancienne ; Kief en était l'entrepôt ; des marchands allemands se rendirent dans cette place de Breslau et de Ratisbonne, et y fondèrent des factoreries. Les exportations du Nord consistaient dans les objets suivants : fer, bois de construction, poix, miel, cire, peaux, poisson sec et salé (1), grains, pelleteries, esclaves enfin. Venise, surtout, acquit une triste renommée dans le trafic des hommes.

Constantinople n'occuperait pas une place si considérable dans la présente histoire, si elle n'avait été le théâtre sur lequel le commerce international reprit son essor, en entraînant particulièrement l'Europe dans son orbite. De ce point il se ramifia en tous sens et répandit des germes féconds jusque dans les contrées les plus éloignées. Ce qui a déjà été dit plusieurs fois, en termes généraux, des bienfaisants résultats des croisades, est spécialement applicable à la reine du

(1) La consommation du poisson à Constantinople doit avoir été considérable, à en juger par le produit élevé du droit sur cet article, ainsi que par le nombre des barques de pêcheurs, que l'on estimait à 1,600, vers le commencement du treizième siècle.

Bosphore. Elle forma l'anneau principal de la grande chaîne par laquelle les croisades rattachèrent l'Orient à l'Occident; elle offrit les conditions requises pour la renaissance du commerce international. Quand, vers la fin du moyen âge, la barbarie l'assaillit du côté de l'est, Constantinople avait déjà rempli sa mission; peut-être, dans le cycle merveilleux de l'histoire, l'Occident est-il destiné à l'affranchir d'un joug indigne, et à tirer de ses richesses naturelles un tout autre parti pour le bien de ses habitants comme pour celui de l'humanité.

II. — Les Arabes.

I

L'Asie a été de tout temps la patrie des peuples chargés par la Providence de détruire ce qui était mûr pour la destruction. Les millions d'hommes qui habitent les steppes de la haute et de la moyenne Asie, sont restés au même degré de civilisation qu'à l'époque où les invasions des Huns et des Mongols bouleversèrent deux parties du monde. Isolés dans leur vie nomade, conséquence de la constitution géographique de leur pays, ignorants de ce qui se passe dans le reste du monde, on les voit soudain, sans motifs politiques ni religieux, sortir de leur obscurité, et se précipiter avec une violence irrésistible comme ces fragments de montagnes qui, sans cause apparente et sans obstacle qui les arrête, se détachent et ensevelissent des campagnes entières sous leurs débris. Ils sont impuissants à faire naître une vie nouvelle du sein des ruines; leur mission destructive accomplie, ils disparaissent, sans laisser de traces, de contrées qui leur sont restées étrangères, et on les retrouve, sur leur propre sol, tels qu'ils ont toujours été, comme si rien ne s'était passé, comme s'ils n'avaient jamais abandonné leurs demeures.

L'Asie contient un autre peuple, différent des premiers par l'origine, séparé par la distance, qui, néanmoins, au premier aspect, offre avec les nomades des steppes une certaine analogie. Composé en majeure partie d'habitants du désert, et par conséquent de nomades, ce peuple, chez qui l'indépendance nationale et la liberté individuelle n'ont jamais reçu d'atteinte, alors dans toute la séve de sa vigueur native, s'élance comme la foudre sur le monde, et, avec une rapidité inouïe dans l'histoire, étend sa domination, d'un côté, jusqu'à l'océan Atlantique, de l'autre, jusqu'aux frontières de la Chine.

Mais la ressemblance est tout extérieure. Les différences et les oppositions éclatent non-seulement dans les résultats, mais aussi dans les circonstances, et elles sont faciles à saisir. Si l'intérieur de l'Arabie est un désert et si ses habitants sont toujours des nomades, les côtes de cette péninsule avaient atteint, nous l'avons vu, dans l'antiquité, un assez haut degré de civilisation. Le commerce et la navigation florissaient dans les grandes et opulentes villes du littoral, intermédiaires des relations avec l'Inde. L'Arabie, il est vrai, demeura isolée et étrangère à la culture grecque et romaine ; il le fallait pour conserver l'originalité d'une contrée destinée à être le berceau d'une religion nouvelle. Cette religion qui, comme le christianisme, a embrassé une vaste surface, est d'autant plus digne de notre attention, qu'elle a, à un plus haut degré que le christianisme lui-même, exercé une influence directe et positive sur les intérêts matériels et sur le commerce. L'œuvre d'un imposteur, tel que la haine et le zèle aveugle des siècles passés ont dépeint le prophète de la Mecque, n'aurait pas eu des résultats si extraordinaires ; elle n'aurait pas surtout occupé une si grande place dans l'histoire de la civilisation, ni conservé sa puissance et sa vitalité jusqu'à nos jours. Celui qui, à l'époque où il apparut, proclama la doctrine de l'unité de Dieu, ne pouvait être qu'un grand homme, inspiré par la Providence elle-même ; et, si Mahomet accommoda cette doctrine aux dispositions et aux penchants secrets de son peuple, s'il satisfit l'ardente sensualité des Arabes au moyen d'une habile

combinaison de l'invisible avec le visible, s'il fit directement intervenir la Divinité dans les plus grandes comme dans les plus petites affaires de la vie sociale, c'est qu'il n'était pas seulement un prophète, mais un législateur, ayant le dessein de fonder un empire temporel et spirituel à la fois. L'énergie d'une âme enthousiaste et la puissance d'une foi qui pénètre et transforme tout ce qu'elle approche, sont la véritable explication du prompt et éclatant succès de l'islamisme.

Le petit volume du Coran est la pierre angulaire sur laquelle repose l'édifice colossal de la domination arabe. Dans une doctrine où, comme nous venons de le dire, toutes les affaires de la vie sont régies par une prescription religieuse, on conçoit qu'il n'y eut pas d'exception pour le commerce. Mahomet n'avait-il pas été marchand lui-même? la sainte Caaba n'était-elle pas un champ de foire et un bazar en même temps qu'un sanctuaire, et le commerce, qui suivit les pas de l'islamisme conquérant, ne lui a-t-il pas à son tour frayé les voies dans les pays les plus éloignés?

Le Coran recommande le commerce et l'industrie comme des occupations agréables à Dieu, et fait aux croyants un devoir de les encourager et de les protéger. Le prophète, issu d'une tribu qui, maîtresse de la Mecque et gardienne de la maison sainte, monopolisait presque tout le commerce de l'Arabie occidentale, et notamment les relations avec la Syrie et l'Égypte, ne pouvait méconnaître l'importance d'une profession à laquelle son peuple était redevable de sa civilisation et de ses richesses. Cette civilisation, du reste, n'éclairait, nous l'avons vu, qu'une très-petite portion du pays. Les habitants de l'intérieur étaient restés incultes, ne connaissant d'autre industrie que le pillage, et plaçant toute leur puissance dans leurs épées et dans leurs chevaux. D'un autre côté, le fanatisme irrésistible de ces fils du désert était nécessaire pour hâter la marche victorieuse de l'islamisme sur le globe, en suppléant, au besoin, à la persuasion par la violence. Dans sa profonde connaissance du cœur humain, Mahomet sut concilier ici, avec une admirable habileté, deux aptitudes, en appa-

rence incompatibles, de sa nation, en faisant une loi religieuse de la pratique du commerce et de l'industrie, non moins que de la guerre et de la persécution des infidèles. L'un et l'autre devoir étaient appropriés aux inclinations et aux habitudes de ses compatriotes; le premier convenait à ceux qui habitaient dans les villes du littoral; le second, aux nomades du désert. Il prévit avec sagacité qu'en cas de conflit la supériorité d'éducation l'emporterait, et que le rude guerrier, dans sa soumission aveugle à sa destinée, ne s'aviserait pas de résister aux ordres proclamés au nom de Dieu par le prophète et par ses successeurs. L'enthousiasme de la foi nouvelle associa étroitement ce qui semblait s'exclure, et, pour la première fois, nous voyons sur les pas de la guerre les arts de la paix prendre possession de pays conquis à peine, y construire de nouvelles habitations et de nouveaux ateliers, et guérir promptement les blessures que la lutte avait faites. Les conquêtes des Arabes ne sont point marquées par des ruines, comme celles des Perses et des Mongols; sur leur route subsistent des monuments, qui rendent encore aujourd'hui un éclatant témoignage en faveur de leur civilisation. Chacune de ces conquêtes en était une aussi pour le commerce; partout où ils pénétraient, ils portaient la vie et le mouvement. Les caravanes voyageaient sans obstacle au milieu de leurs armées; car le soldat protégeait le marchand et la marchandise, croyant, dans son zèle pieux, accomplir en cela un devoir non moins sacré que celui d'exterminer sans pitié les infidèles. C'est ainsi que les Arabes acquirent un vaste commerce en même temps qu'une vaste domination.

Le fait que nous avons remarqué dans l'antiquité, chez les Égyptiens, les Indous et les Phéniciens, et qu'offrent aussi dans une certaine mesure les premiers siècles du christianisme, l'association de la religion avec le commerce, se retrouve, chez les Arabes, sur une échelle plus large et sous une forme mieux arrêtée. Dans les chefs-lieux des provinces, où résidaient les gouverneurs et les juges, on éleva les premières et les plus belles mosquées, on fonda des écoles et des

établissements d'instruction. Par là ces localités virent augmenter leur population, et de plus devinrent des centres à la fois religieux et commerciaux. Les pèlerins venaient de loin, tant pour remplir leurs devoirs de piété que pour échanger leurs marchandises. Plus le temple était riche et splendide, plus le marché qui en dépendait était animé et important. La liberté et la protection dont le commerce jouissait dans toute l'étendue de l'empire des Arabes, firent à l'islamisme des prosélytes volontaires hors de la portée de son glaive. Des marchands, venus de loin pour visiter les entrepôts des Arabes, étaient frappés des résultats extraordinaires de la nouvelle doctrine ; ils l'embrassaient et la propageaient dans leur patrie. Des missionnaires enthousiastes pénétraient dans les contrées les plus lointaines ; et, là où les armes eussent en vain cherché accès, la parole exerça sa puissance persuasive. Dans l'intérieur de l'Afrique, sur les bords du Niger, des tribus entières de nègres se convertissent à l'islamisme, et par suite accroissent le domaine commercial des Arabes. D'un autre côté, par l'ancienne route maritime entre l'Arabie et l'Inde, la religion de Mahomet s'avance jusqu'aux îles de la Sonde et aux côtes méridionales de la Chine. Or, partout, fût-ce aux dernières limites du monde connu, où nous voyons des croyants prier la face tournée vers la Mecque, il se trouve parmi eux, n'en doutons pas, des marchands, dignes, à ce titre, de notre intérêt.

Mahomet, en sanctifiant le commerce, avait aussi pourvu à sa protection et à son encouragement. Sans être borné à l'Asie et à l'Afrique, le commerce des Arabes avait, néanmoins, dans ces deux parties du monde, son théâtre principal ; et leur constitution géographique obligea, comme dans l'antiquité, le commerce de terre à employer les caravanes avec tous les inconvénients et toutes les difficultés qui en sont inséparables. Diverses dispositions, pleines de sagesse, ont pour but de leur prêter assistance en pareil cas. L'hospitalité est une vertu naturelle à tous les peuples orientaux. Le Coran l'érige expressément en devoir à l'égard des marchands en

voyage; il déclare non moins agréables à Dieu l'établissement et l'entretien de puits et de citernes dans le désert, ainsi que de caravansérails, et y attache les récompenses du paradis. Voilà, en termes généraux, comment est excitée la piété des particuliers; mais des obligations spéciales sont imposées au gouvernement. Une part convenable des revenus publics devait être affectée à la construction et à l'amélioration des grandes routes. Le gouvernement devait suppléer à l'insuffisance du zèle des particuliers. Il était tenu de faire creuser des puits, d'établir des hôtelleries, de faire poser des pierres milliaires pour marquer les distances, et de veiller à l'entretien de tous ces ouvrages. Des postes furent organisées pour le service de l'État. La sollicitude du gouvernement pour le commerce se manifesta encore par d'autres institutions. Des fonctionnaires spéciaux étaient chargés de surveiller les bazars, de vérifier la qualité des marchandises, de régler, dans certains cas, les prix des denrées alimentaires, de constater l'importance et le montant des opérations, de terminer les contestations entre marchands, et en général de faire tout ce qu'exigeaient le bien du commerce et l'intérêt général. De même que chez les anciens, et particulièrement dans les caravanes, il était d'usage que le marchand accompagnât ses marchandises. Cependant la grandeur des distances forçait quelquefois de recourir à des intermédiaires, qui, à titre de commissionnaires, se chargeaient des importations et des exportations. Il se peut aussi que les grandes maisons de Bagdad, de Bassora, d'Ormus ou du Caire, eussent des comptoirs dans les contrées d'outre-mer, dans l'Inde, en Chine, sur la côte orientale d'Afrique et ailleurs. Mais on manque de renseignements positifs sur cette organisation du commerce arabe, dont il ne faut pas juger, du reste, par le mécanisme compliqué du commerce européen, même au moyen âge.

La foi dans le prophète put seule maintenir l'unité commerciale dans toute la zone occupée par les croyants, à une époque où des scissions politiques avaient détruit l'unité du pouvoir temporel. Le califat, en effet, qui dans l'origine avait été

le centre unique de la domination musulmane, n'était plus, depuis 868, reconnu qu'en Asie ; les provinces d'Afrique et d'Europe s'étaient révoltées pour former des États indépendants. Quelque influence que ce fractionnement eût exercée sur la décadence de l'empire des Arabes, le commerce n'en reçut immédiatement aucune atteinte. Les pays séparés du califat ne retombèrent point dans la barbarie ; ils firent, au contraire, de nouveaux progrès. En dépit des haines qui divisaient les dynasties et les gouvernements, la religion unissait tous les sectateurs du Coran par un lien indissoluble, et les préceptes de Mahomet n'étaient pas moins sacrés pour le musulman du Guadalquivir que pour celui du Nil et du Tigre. La religion ayant réglé toute l'existence politique et sociale, et personne n'osant élever sur sa perfection le plus léger doute, les peuples musulmans durent conserver entre eux beaucoup plus de ressemblance que les nations chrétiennes, qui jouissaient d'une liberté plus ou moins grande d'examen et d'action, et chez lesquelles les institutions politiques ne se rattachaient que faiblement à la foi. Ces dernières, il est vrai, possédaient ainsi les conditions d'un progrès indéfini, tandis que les peuples musulmans ne pouvaient atteindre qu'un certain degré de civilisation, bientôt suivi d'un état stationnaire, puis d'un recul inévitable.

Mais n'anticipons pas sur les causes du déclin des Arabes; celle que nous avons été amené à mentionner et qui est une des principales, se fait à peine sentir dans ces siècles, dont l'éclat contraste avec les ténèbres dans lesquelles l'Occident est plongé ; l'esprit du prophète est trop vivant encore, la foi trop ferme et trop sincère. Quant au commerce, qui seul doit nous occuper ici, il trouve chez les Ommiades en Espagne, et chez les Fatimites en Afrique, la même sollicitude dont il est l'objet sous les yeux des califes eux-mêmes ; le démembrement lui profite même, parce que des princes indépendants, prenant un intérêt plus vif à des territoires qui leur appartiennent, et mieux instruits des besoins de la population, construisent des routes, des ponts, des canaux, des aque-

ducs, des bazars, et prennent dans l'intérêt du commerce les mesures agréables à Dieu.

C'est ainsi que les États mahométans formaient, sur le terrain de la religion, comme une fédération spirituelle, et qu'aucun d'eux ne pouvait rien créer d'utile qui ne tournât au profit de tous. Le prophète lui-même, voulant empêcher la dissolution de son empire, avait trouvé un moyen merveilleux dans le commandement de faire au moins une fois dans la vie le pèlerinage de la Mecque. Le commerce s'associa de bonne heure à ces voyages pieux ; car où les échanges pouvaient-ils être plus actifs qu'en ce lieu, vers lequel affluaient de tous les points cardinaux les croyants de près des deux tiers de la terre habitée? Si déjà, antérieurement, la Mecque avait été un entrepôt considérable du commerce entre l'Asie et l'Afrique, que ne devait-elle pas devenir depuis qu'elle était une ville sainte? Le commerce n'ôtait, d'ailleurs, à la dévotion rien de son mérite, le Coran attachant le même prix à la pratique de l'un et de l'autre. Sur la tombe de Mahomet, tous ses disciples faisaient profession d'adorer un seul et même Dieu ; toutes les distinctions politiques s'effaçaient ; l'orthodoxie seule décidait entre le musulman de Cordoue ou de Fez, et celui de Bagdad ou d'Hérat. Le Coran, enfin, avait fait de l'arabe la langue dominante.

La plus belle période des Arabes est celle de la puissance des Abbassides, du huitième au dixième siècle ; c'est à peu près le temps que dure leur vaste commerce. Le califat est puissant, considéré, et a pour chefs des souverains éminents sous tous les rapports. Bagdad est fondée et devient presque aussitôt un centre brillant des sciences et des arts, ainsi que du commerce et de l'industrie. Les grandes conquêtes sont achevées ; l'Arabe victorieux a, comme parle Bailly, le loisir de s'observer lui-même, et il s'aperçoit qu'il y a d'autres lauriers à cueillir que ceux de la guerre. Il s'adonne aux occupations paisibles, et il n'y montre pas moins d'aptitude que pour le métier des armes (1).

(1) Rien de plus beau que ces paroles de Mahomet sur la science : « Par

Malheureusement la science et la littérature des Arabes sont encore en grande partie ignorées de nous, et les travaux les plus récents n'ont servi qu'à établir l'insuffisance des études dont elles ont été l'objet. Bien que les Arabes eussent, au commencement, puisé, comme nous, aux sources grecques, ils ont néanmoins montré, dans plusieurs branches, de l'originalité; ils se sont notamment distingués dans la géographie, dans les mathématiques et dans l'astronomie. Les écrits d'Aboulféda, d'Abou Obaïd, d'Ibn Betouta, d'Idrisi, de Medousi, etc., ont été traduits de nos jours par de célèbres orientalistes; mais il est probable que beaucoup de trésors manuscrits sont encore enfouis dans les bibliothèques. Il faut ajouter que la connaissance de l'arabe est encore loin d'être complète, et l'histoire du commerce en particulier est embarrassée par les noms de lieux et de pays, qui non-seulement diffèrent de ceux de l'antiquité classique, mais sont même, quant à leur forme arabe, un sujet de controverse.

Les besoins matériels des Arabes s'accrurent en même temps que leurs lumières, et provoquèrent les efforts de l'agriculture, de l'industrie manufacturière et du commerce. Le luxe et la prodigalité prirent bientôt un grand développement; et la magnificence des palais et des jardins de l'Orient fut une réalité et non pas seulement un conte des *Mille et une Nuits*. Cependant ce luxe n'eut pas pour résultat, comme chez les Romains, un commerce passif, ni un système d'exploitation des provinces pour alimenter la consommation improductive d'une seule ville. Tout au contraire; comme la civilisation arabe n'était pas enfermée dans l'enceinte des palais, ni dans l'horizon étroit d'une classe, et qu'elle était convenablement répandue sur toutes les nations et sur tout l'empire, tous prirent naturellement leur part aux jouissances matérielles qu'elle procurait.

« elle, le Tout-Puissant fait des hommes des apôtres de la vérité et de la « justice. Les anges, pleins d'amour pour elle, la caressent et la couvrent « de leurs ailes. Ses héros sont les seuls qui fondent des monuments du- « rables; leurs hauts faits restent comme des modèles et inspirent aux grandes « âmes le désir de les imiter. »

Si Bagdad était la plus splendide des cités, beaucoup d'autres lui cédaient peu en magnificence. Damas, Ispahan, Bassora, Kaïrouan, Fostat, Cordoue, etc., étaient autant d'astres brillant de leur lumière propre, et non, comme les villes de l'empire romain, de simples satellites dans le système de la puissante ville aux Sept Collines. En ce point, les Arabes ressemblèrent davantage aux Grecs, qui, au lieu de détruire et de niveler, déposaient des germes féconds partout où ils portaient leurs pas, et laissaient subsister la variété, tout en la pénétrant de leur esprit. Mahomet ne voulait l'unité que dans la foi; une centralisation politique, comme celle des Romains, n'entra pas dans ses plans.

Aussi voyons-nous la civilisation, la puissance et la richesse distribuées avec une heureuse variété sur toute la surface du vaste empire des Arabes, au lieu d'être concentrées sur un seul point. L'agriculture fleurit, non pas dans une seule province exploitée au profit des autres, mais partout où elle trouve un sol et un climat appropriés. La loi de Mahomet l'avait d'ailleurs sanctifiée, et beaucoup de contrées, incultes ou dévastées dans les siècles précédents, devinrent, sous l'islamisme, fertiles et prospères. Quelle différence entre l'Espagne au temps des Romains, et l'Espagne au temps des Maures! L'industrie ne prospéra pas moins que l'agriculture. La pratique d'un métier n'était pas réputée déshonorante, et, au lieu de se borner à recevoir les articles de l'étranger, on essaya de naturaliser dans le pays diverses fabrications. Dans cet élan général, comment le commerce eût-il fait défaut? Il n'avait pas besoin d'être stimulé par un précepte religieux. La science poussait à l'exploration des pays étrangers, et l'obligation imposée à tout croyant d'accomplir une fois dans sa vie le grand pèlerinage, établissait naturellement des relations multipliées. Les marchandises s'échangeaient tout comme les sentiments religieux et les conceptions scientifiques. Ce magnifique épanouissement de force et de vie porte toujours, sans doute, l'empreinte de l'Orient, mais il n'est pas pour cela moins digne d'admiration. Les Arabes ne suivaient aucun

système économique ; mais si le but de ces systèmes, si leur caractère éminent est la diffusion la plus large possible du bien-être et de la civilisation, on admettra que les Arabes ont, à leur manière, fait presque autant que les peuples les plus vantés de notre époque.

En reprenant dans leur ensemble les diverses données qui précèdent, et en mesurant sur la carte l'étendue de la domination arabe à son apogée, on reconnaît que cet espace renfermait presque tout le commerce de l'univers. L'empire grec seul, tout au plus, en conservait une part restreinte. L'Espagne, la Sicile, la Sardaigne et une partie de la côte méridionale de l'Italie sont alors soumises aux Arabes ; quant aux pays du centre et du nord de l'Europe, ils n'existent pas encore et ne doivent pas compter ici. En Afrique, les Arabes dominent seuls et plus loin qu'aucun autre peuple avant et après eux. Ils en ont exploré l'intérieur avec plus de soin et de suite que les Carthaginois et les anciens Égyptiens. Allah était adoré sur les bords du Niger comme sur ceux du Nil, dans les vallées de palmiers de l'Atlas comme au milieu des sables du Sahara. En Asie, l'étendard du prophète ne s'était arrêté que devant la barrière naturelle des grandes steppes habitées par les nomades. S'étendant, en remontant l'Indus, vers l'Himalaya jusqu'aux passages des monts Bélour et Kaschgar, et au delà du lac Aral et de la mer Caspienne, jusqu'au Volga et au Caucase, l'empire des califes embrassait, pour nous servir des dénominations actuelles, l'Arabie entière, la Syrie, l'Arménie, la Mésopotamie, la Perse, l'Afghanistan, le Béloutchistan, le Pendjab, la Boukharie, la Géorgie, les pays caucasiens ; en un mot, à part les provinces grecques de l'Asie Mineure, toute la zone historique de cette partie du monde dans l'antiquité et au moyen âge. Pour la première fois cette zone nous apparaît sous une unité politique, non plus exclusivement fondée sur le despotisme militaire, comme après les conquêtes antérieures, mais régie par une doctrine religieuse appropriée aux besoins de l'Orient, de manière à associer les uns aux autres des peuples jusque-là antipathiques.

Sur cet immense domaine, quelle diversité dans les productions du sol, comme dans les facultés, les goûts et les besoins des habitants ! quelles conditions pour les échanges, conditions si excellentes, qu'à part toute obligation religieuse, le moindre degré de génie mercantile suffisait pour y développer le négoce le plus actif ! Lors même que les Arabes n'auraient point eu de commerce extérieur, et qu'ils eussent borné leurs opérations à leur propre territoire, leur commerce intérieur constituerait encore une part considérable du commerce du globe à leur époque. Notre exposé comporte, par conséquent, des points de vue variés ; car on conçoit que le commerce d'un empire, tel que celui des Arabes, ne pouvait pas être concentré sur un point unique, comme dans les républiques marchandes de l'antiquité et de l'Italie ; il animait divers entrepôts, liés sans doute les uns aux autres, mais néanmoins égaux entre eux et indépendants.

II

Pour mettre de l'ordre et de la clarté dans un sujet si vaste, il convient d'envisager le commerce des Arabes dans chacune des parties du monde où s'étendit leur domination. Néanmoins, en ce qui concerne l'Europe, les relations avec Constantinople, avec la Russie et les pays de la Baltique, seront rattachées à l'Asie, leur point de départ ; mais l'histoire des Maures en Espagne sera traitée séparément. Le commerce de terre, étant de beaucoup le plus important, comportera de plus grands développements que le commerce maritime.

Bagdad était la capitale des Arabes en Asie. Comme résidence du calife, chef religieux et politique de tous les croyants, elle pouvait être considérée comme le centre de tout le monde mahométan. En droit, elle ne cessa de revendiquer cette prééminence ; elle n'en jouit que peu de temps. L'Afrique et l'Espagne se séparèrent de bonne heure, ou refusèrent tout au moins de reconnaître la suprématie politique du califat. Mais, en Asie, cette suprématie subsista beaucoup plus

tard ; et même longtemps après qu'elle se fut éclipsée, Bagdad resta la plus riche et la plus brillante des cités. Située dans la Mésopotamie, à laquelle le labeur ingénieux des Arabes avait rendu son ancienne fécondité, elle rappelait Babylone sous plus d'un rapport. Des jardins suspendus, des ouvrages hydrauliques, des canaux, de superbes édifices à proportions colossales, le luxe, des mœurs dissolues, et en même temps une industrie prospère et élégante, le point de jonction des routes commerciales les plus importantes, un grand mouvement par terre et par eau, l'entrepôt du négoce avec l'Inde, tout cela se retrouve sur une plus grande échelle et avec plus de distinction, grâce aux progrès des sciences et des lumières. La Mésopotamie, que les Arabes partageaient en deux provinces, Al Djézirah au nord, et l'Irak au sud, a été véritablement le théâtre principal de leur civilisation sous tous ses aspects. C'est là qu'ils s'étaient établis de préférence et qu'ils avaient fondé le plus de villes. Le siége du gouvernement y attirait naturellement les meilleures têtes et les talents les plus distingués de toutes les provinces, et la rare habileté des califes abbassides composa de toutes les lumières éparses le faisceau le plus radieux. L'agriculture et l'horticulture fournissaient à tous les besoins de la vie matérielle ; la navigation du Tigre et de l'Euphrate apportait les trésors de leurs bassins. Les manufactures surtout prospérèrent, et l'industrie arabe eut là son foyer. Amid, Mossoul et Nisibis fabriquaient des tissus de coton et de lin semblables à ceux des anciens Babyloniens, et une nouvelle industrie était née, celle d'ouvrages d'un grand prix en maroquin rouge et jaune. Bagdad se distinguait par sa bijouterie, ses vases d'or et d'argent, ses poteries, ses broderies, ses étoffes de soie, etc. Vers l'embouchure des deux fleuves réunis, les importations et les exportations s'effectuaient à Bassora, le centre du commerce maritime des Arabes, et leur première grande colonie, fondée, dès 636, par le calife Omar au plus fort des guerres saintes.

Malgré le fractionnement politique et la résidence des gouvernants dans des contrées plus agréables et plus riches,

l'Arabie resta le centre universellement reconnu de la religion, et par suite la clef de voûte de tout ce superbe édifice. L'état physique et politique de cette contrée, que n'avait jamais foulée le pied d'un conquérant étranger, était encore, au temps de Mahomet, absolument le même que des milliers d'années auparavant. A l'intérieur, le désert et la vie nomade ; sur les côtes, la fertilité, et des villes avec la civilisation et le commerce. La Mecque elle-même, devenue, comme berceau et comme tombeau du prophète, un lieu de pèlerinage pour ses sectateurs, en même temps que l'entrepôt des produits de l'Arabie, et des échanges entre trois parties du monde, est située dans l'Hedjaz, district pierreux, dépourvu d'eau et brûlé par le soleil. Mais non loin de là les terres bénies de l'Yémen commencent à se déployer sur une longue ligne qui s'étend jusqu'au delà du détroit de Bab-el-Mandeb. Cette Arabie Heureuse des anciens était renommée comme possédant, après l'Inde, les produits les plus précieux de la terre, la casse, la myrrhe et l'encens. Qui ne connaît par la Bible l'opulente reine de Saba ? A l'époque où nous sommes parvenu, cette province du sud-ouest était toujours en possession des dons d'une nature inépuisable dans sa libéralité. Le trafic de l'encens n'était plus, il est vrai, depuis la chute du paganisme, ce qu'il avait été jadis, bien que le culte chrétien et à son tour le culte mahométan fissent usage de ce produit. Mais le commerce de l'Inde, de l'Égypte et de l'Abyssinie, n'avait pas cessé d'emprunter l'entremise des places arabes. On avait même vu surgir, non loin de l'antique Aden, une nouvelle ville, Sébid, où l'on portait pour les vendre les articles du pays, jusqu'au jour où le marché de la Mecque prit faveur. L'Yémen possédait des manufactures considérables de lainages, avec lesquels s'acquittaient souvent les contributions. Les habitants s'adonnaient aussi à la préparation des peaux de mouton et de bœuf, ainsi qu'à la dessiccation de raisins qui se vendaient comme raisins de Corinthe. La partie sud-est de l'Arabie n'était pas moins fertile ni moins commerçante que la partie sud-ouest. Elle acquit plus d'importance quand,

après la fondation de Bagdad et de Bassora, le commerce de l'Arabie avec l'Inde préféra la voie du golfe Persique. Le port de Mascate fut naturellement visité par tous les navires employés dans ce commerce. Au dedans du golfe, on remarquait El Katif, vis-à-vis des îles Bahreïn, qui, avec du vin, des dattes et du coton, fournissaient de belles perles.

L'intérieur de l'Arabie était traversé par des caravanes, auxquelles certains marchés servaient de rendez-vous. Le plus grand était celui de Jamama, berceau primitif des Arabes purs, à mi-chemin entre la Mecque et El Katif. Dès les temps anciens les chevaux arabes étaient fort estimés, et formaient, avec la laine, un article important du désert. Il est digne de remarquer que nulle part, dans la présente période, il n'est fait mention d'un produit propre à l'Arabie, ou du moins dont nous devons à l'Arabie la connaissance et le nom ; nous voulons parler du café. Nul doute que le caféier ne soit indigène dans les environs de Moka, et que les habitants n'en aient de tout temps consommé les fruits ; mais, c'est en 1481 qu'il est question pour la première fois du café comme boisson ; en cette année, le cheik Mohammed Ben Saïn réussit, non sans peine, à en faire admettre l'usage. Les Arabes possèdent à ce sujet toute une petite littérature et de nombreuses décisions judiciaires. Le *Triomphe du café*, tel est le titre d'un ouvrage où fut proclamée la victoire définitive de cette fève, destinée à un si grand rôle commercial.

Du désert brûlant qui termine l'Arabie du côté de l'Euphrate, on arrive, comme par enchantement, au milieu de la brillante végétation des campagnes de la Syrie. Sous les Ommiades, qui résidèrent à Damas, de 660 à 749, cette province était la première de l'empire ; lorsque Bagdad fut élevée au premier rang, sous les Abbassides, Damas, du moins, eut le second, et elle est restée jusqu'à nos jours une des premières villes de l'Asie. Elle mérite ici une mention particulière comme ayant enrichi le commerce d'éléments précieux et variés. Les produits de son habile industrie, ouvrages en mé-

taux, armes, sellerie, velours et autres étoffes de soie, se répandirent partout et régnèrent sur tous les marchés. Damas peut être citée, à bon droit, comme le centre le plus considérable de l'industrie à cette époque. Le passage obligé, par la Syrie, de la plupart des pèlerins de la Mecque, contribua puissamment à animer cette province. D'autres villes virent renaître, sous la domination des Arabes, une partie de leur ancienne splendeur ; par exemple, Tarse, Emèse, Jérusalem et les ports phéniciens de Tyr (Sour), de Sidon (Saïd) et de Berytus (Beirout). Ces derniers, notamment, servirent, dans la Méditerranée, d'arsenaux aux musulmans, qui y préparèrent leurs expéditions contre Rhodes, Candie et Chypre, et leurs luttes navales contre les Byzantins.

Au nord de la Mésopotamie s'étendait jusqu'au Caucase et à la côte méridionale de la mer Noire, le gouvernement d'Arménie ; il formait la frontière occidentale du côté de l'Asie Mineure et de l'empire grec. Bien que montagneux dans son ensemble, son territoire offrait, dans ses vallées, la plus grande fécondité, fournissait des blés, des fruits, des vins, des bois de construction et des métaux. L'élève des moutons s'y faisait en grand, et leur laine était très-recherchée. Comme dans l'antiquité, l'Arménie approvisionnait la Mésopotamie, généralement par la voie du Tigre. Une grande partie de ses laines était travaillée à Débil, chef-lieu de la province ; on en fabriquait des tapis renommés par leur teinture en pourpre, qu'on obtenait d'un ver commun aux environs du mont Ararat. L'entrepôt de son commerce avec les peuples du nord et de l'est était Trébizonde, dans la mer Noire. Les Arabes rendirent à ce port, abandonné et désert depuis le temps des Romains, un souvenir de son glorieux passé.

A l'est de l'Arménie, jusqu'à la mer Caspienne, s'étendait la province de Ran, la Géorgie actuelle, avec Tiflis pour capitale. La douceur du climat permettait la culture du riz et du coton dans le delta du Kour. On y élevait aussi le ver à soie sur une grande échelle. Cette province servait de frontière vis-à-vis des populations slaves du nord de la mer Caspienne et

des bords du Volga; nous y reviendrons avec plus de détail à l'occasion du commerce des Arabes avec la Russie.

Vers le nord-est, au delà du Tigre, on arrivait dans l'ancienne Médie et en Perse. Les Arabes désignaient sous le nom d'Irak Adjemi, ces pays qui comprennent la monarchie persane actuelle, avec ses capitales Téhéran et Ispahan. A côté de montagnes arides, les plaines de Reï, de Kom, de Kachan, etc., offraient leurs riches plantations d'oliviers, de cannes à sucre et de safran. Reï, située près de l'emplacement actuel de Téhéran, sur la grande route royale qui conduisait dans l'intérieur de l'Asie, vers le Khorassan et la Boukharie, avait un commerce d'expédition florissant, et son marché était très-fréquenté. Cette ville déclina quand les califes firent d'Ispahan la capitale de la Perse, et par suite, le centre principal de son commerce avec l'Asie centrale. Ispahan, sur la lisière du désert, comblée des dons de la nature, et à cette époque également distinguée par la culture de l'esprit, est une des villes que la poésie arabe a le plus célébrées. L'industrie de ses habitants fournissait la toile la plus fine, des châles précieux, des housses pour chevaux, des selles, des essences et d'élégants vases d'argile.

Sur les rives méridionales de la mer Caspienne, on mentionnait les provinces de Dilem, aujourd'hui Ghilan, de Tabéristan et de Djordjan, aujourd'hui Dahistan, couvertes d'impénétrables forêts, et habitées par des peuples à demi sauvages. Les Arabes y portèrent des germes de civilisation, et déjà, sous les Abbassides, nous voyons ces germes fructifier sur divers points. On y confectionnait des ouvrages en bois, et sur les chantiers des villes maritimes d'Astérabad, d'Amol et d'Abisgoun, on construisait beaucoup de navires.

Un monument plus remarquable encore de la propagande civilisatrice des Arabes, se trouve dans la province de Khovaresm, aujourd'hui Turcomanie, Descht Kovar et Khiva, située entre la mer Caspienne et le lac Aral. Ses habitants, auxquels une nature avare a interdit la culture du sol, parcourent aujourd'hui leurs steppes à l'état nomade, et tout au plus ser-

vent de guides à quelques caravanes. Cependant, des ruines nous apprennent qu'il existait jadis dans ces steppes des villes considérables, et elles nous rappellent l'activité commerciale extraordinaire qui vivifiait cette solitude par l'importation des produits du nord. Il est à remarquer, toutefois, que, selon toute probabilité, le grand fleuve Amou Daria ou Djihoun, qui aboutit maintenant au lac Aral, se déversait alors dans la mer Caspienne, en traversant le Khovaresm, ce qui procurait de grandes facilités au commerce (1). Les écrivains orientaux mentionnent dans ce pays, outre Khovaresm, la capitale, quinze villes florissantes, qui joignaient certaines fabrications à leur négoce. Ses marchands étaient les plus entreprenants de l'Asie, ils faisaient les plus longs voyages et fondaient partout des établissements, dont ceux du Khorassan étaient les principaux.

On appelait Khorassan l'ensemble de pays qui s'étend de la frontière de la Perse vers l'est jusqu'aux défilés du Bélour et de la chaîne de l'Himalaya, et qui a pour limites, au nord l'Amou Daria et la Boukharie, au sud le désert de Kerman et les monts des Afghans, vers l'Indus. Trop vaste pour un seul gouvernement, il était partagé en quatre, ayant pour chefs-lieux les villes les plus importantes, Nischabour, Mérou, Hérat et Balkh. Les Abbassides qui, lors de leur lutte contre les Ommiades, avaient trouvé dans le Khorassan l'assistance la plus efficace, conservèrent pour ce pays une prédilection fondée sur la reconnaissance. L'Asie centrale n'offre aucune autre période de civilisation pareille à celle que lui donnèrent les Arabes ; elle était alors beaucoup plus avancée que dans l'antiquité, et sa condition présente est comparativement un état de barbarie. Sa population était nombreuse et presque partout sédentaire ; tous les règnes de la nature y prodiguaient leurs

(1) Le lit, maintenant desséché, dans lequel ce fleuve, l'ancien Oxus, poursuivait son cours jusque dans la mer Caspienne, a été reconnu par le capitaine Mouravief. A quelque distance de cette mer, le fleuve se partageait en deux bras, l'un au nord et l'autre au sud du petit Balkan, chaîne de petites montagnes sablonneuses de la Turcomanie. C. V.

trésors. Les mines étaient fécondes, notamment celles de pierres précieuses des environs de Nischabour et du Badakchan, et les mines d'argent de Benjahir, dans le voisinage de Balkh. On trouvait, en outre, du fer, du cuivre, du plomb, de l'arsenic, du sel ammoniac, etc., dans les montagnes de Gaout et de Kaboul, dont la glace et la neige, recueillies et conservées à grands frais, étaient recherchées pour la table des grands. En même temps l'industrie manufacturière était très-brillante et avait pris une grande extension; presque toutes les villes, jusqu'aux plus petites, fabriquaient des tissus de lin, de soie, de laine et de coton, qu'on mettait en vente dans les chefs-lieux de gouvernement, tous situés sur des routes très-animées. Les sciences et les beaux-arts couronnaient cette prospérité. Mérou en était le foyer le plus distingué; son académie passait pour une des premières de l'empire, et plusieurs poëtes célèbres ont vécu dans ses murs. Hérat était une des stations des caravanes venant de l'Inde et de l'Afghanistan, ou allant vers ces contrées. Un même intérêt commercial avait réuni sur ce point les sectateurs de trois religions hostiles, et leur avait assuré le libre exercice de leurs cultes. Un temple du soleil, une mosquée et une église chrétienne y coexistaient paisiblement. Le gouvernement le plus vaste et le plus important était celui de Balkh, l'ancienne Bactriane; naturellement les Arabes surent tirer le meilleur parti de la richesse de son sol et de son heureuse situation. Destinée par la nature à former la dernière étape du commerce avec le nord de l'Inde, la Bactriane était en mesure de payer avec ses propres produits les envois de cette contrée. Sur sa frontière s'ouvraient les uniques brèches du gigantesque rempart de montagnes qui sépare le nord d'avec le sud, et par lequel on descend vers l'Indoustan. Kaboul, nom de la ville située à l'entrée de ces défilés, signifie en persan *dépôt de marchandises*. Plus à l'ouest, Gazna ouvrait une autre porte; Gazna, célèbre comme siége d'un empire qui se détacha du califat à la fin du dixième siècle et qui porta jusqu'au Gange l'étendard victorieux du prophète. Dans cette partie méridionale du

gouvernement, dite Sablestan, se trouvent les mines d'argent déjà mentionnées de Benjahir. Dans le nord, au-dessus du Tokharestan, sur le Kokscha, l'affluent méridional le plus considérable de l'Amou, le Badakchan était renommé par ses pierres précieuses, principalement par ses rubis et ses lapis-lazuli. Au milieu de ces provinces s'élevait, dans un site agréable, Balkh, la résidence du gouverneur. La considération dont elle jouissait est attestée par l'expression de capitale de l'islamisme, sous laquelle elle est désignée dans les écrits arabes. Peuplée et enrichie par le négoce, la culture des sciences et l'élégance de la vie y attiraient la jeunesse studieuse de tout l'Orient. Aujourd'hui des monceaux de ruines épars dans un rayon de plusieurs milles, témoignent encore de sa splendeur passée. Une autre province a mieux conservé son importance, au moins sous le rapport commercial ; c'est celle qui formait le nord-est de l'empire des Arabes en Asie, le Mavar al Nahr, l'ancienne Sogdiane, aujourd'hui partie du Turkestan indépendant, appelée aussi Grande Boukharie. L'empire perse comprenait déjà la Sogdiane ; mais, sous les Arabes, les limites de cette province furent reculées jusqu'au Sir Daria ou Sihoun et même au delà de ce fleuve jusqu'au pied du haut plateau où errent aujourd'hui les Kirghises et où commence cette région dépourvue de toute culture, patrie des peuples destructeurs sous lesquels, dans un temps peu éloigné, l'empire même des Arabes devait succomber à son tour. Entre les deux fleuves de l'Amou Daria et du Sir Daria, la Sogdiane forme en quelque sorte la ligne de partage entre le pays cultivé et la région des nomades. Aussi eut-elle constamment, dans l'antiquité comme au moyen âge et de nos jours, deux populations différentes, l'une, composée de hordes vagabonbes, fournies en majeure partie par l'Asie septentrionale, l'autre qui constitue la population indigène proprement dite, établie dans les villes, et tout à la fois agricole et commerçante. De même qu'aujourd'hui les Boukhares sont parfaitement distincts des Tartares Ouzbeks, de même on distinguait, dès le temps d'Alexandre, les Sogdiens des Scythes, ces

cavaliers errants qui, emmenant avec eux leurs troupeaux et leurs tentes, parcouraient le pays en le pillant, et au premier indice de danger disparaissaient dans leurs steppes inaccessibles. A l'époque des Arabes, ce furent les Ghouzes, tribu nombreuse de race turque, qui prirent le rôle des anciens Scythes, et le califat ne parvint à les soumettre et à les convertir à l'islamisme, en partie du moins, qu'après des luttes opiniâtres. Pour se distinguer des tribus turques non converties, ils adoptèrent le nom de Turcomans ; mais il fut impossible de les polir ; leur rudesse native se transmit de génération en génération, et ils étaient dès lors appelés à détruire la civilisation arabe, et non à la continuer. Un contraste frappant avec cet état de barbarie nous est offert par la partie sud-est du Mavar al Nahr, où la nature, avant de perdre toute sa vigueur dans les déserts de sable de Cobi, dans les steppes mongoles et sur le sol glacé de la Sibérie, avait encore une fois répandu ses bienfaits d'une main si libérale que les environs de Samarcande et de Bokhara ont été cités de tout temps parmi les paradis de l'Asie. Tout ce qui restait à faire à l'intelligence et au travail de l'homme, fut fait par les Arabes. Parmi les produits du pays, on doit surtout mentionner le blé, les fruits, les cuirs, peaux et pelleteries, et le sel gemme. Les villes boukhares offraient aux caravanes arrivant de la Chine et de la haute Asie, un marché tiers fort important, où les produits chinois, ainsi que le musc, la rhubarbe, le borax et les turquoises du Thibet et de la Mongolie, étaient pour la première fois déballés et mis en vente. Samarcande devint ainsi pour le commerce de la Chine et de la haute Asie ce que Balkh était pour le commerce de l'Inde. Nous avons vu comment les anciens se donnaient rendez-vous sur ces marchés tiers et s'y approvisionnaient des produits qui appartenaient alors exclusivement à l'Inde et à la Chine. L'obscurité qui environnait ce trafic, au point de ne nous en laisser connaître rien de plus pour ainsi dire que la seule existence, commence à se dissiper, et nous avons encore ici de grandes obligations aux Arabes. Ce fut une circonstance

heureuse qu'avant l'invasion de l'islamisme les empereurs de la Chine eussent fait reconnaître leur suzeraineté par delà le Thibet et le désert. Déjà par conséquent un lien politique rattachait la Boukharie avec le Céleste Empire, et les caravanes circulaient de l'une à l'autre contrée, ne fût-ce que pour porter des tributs. L'esprit commerçant des Arabes s'empressa d'exploiter cet état de choses, et recueillit des résultats que nous apprécierons en traitant de leur commerce extérieur.

Il nous reste encore à jeter un coup d'œil sur les provinces méridionales du califat. A l'est de l'Irak, presque au bord du golfe Persique s'étendait le Khousistan, qui pratiquait diverses industries et produisait surtout du sucre, denrée qui servait à acquitter une partie des contributions de la province.

Tout le rivage oriental du golfe jusqu'au détroit qui le termine est occupé par le Fars ou Farsistan (1), patrie originaire des Perses. Dans cette contrée, où mille ans auparavant Zoroastre avait enseigné la religion la plus pure de l'antiquité, et dont les indigènes avaient deux fois subjugué et gouverné l'Asie en mêlant dans une certaine mesure la civilisation à la conquête, l'islamisme avait pris le dessus, le Coran avait supplanté le Zend-Avesta, et détruit pour jamais une intéressante nationalité. Le culte du feu est toléré dans l'Asie actuelle, il n'y règne plus nulle part. Pour n'être pas sous les Arabes un centre de puissance et de richesse comme sous les Achéménides et les Sassanides, le Farsistan ne fut pas cependant négligé ; comme partout ailleurs, les conquérants y entretinrent la civilisation existante, et ils y apportèrent des germes nouveaux. La fondation de Chiraz, la capitale, est leur ouvrage. Cette ville prospéra rapidement, et ses roses, dont les poëtes ornaient leurs tendres chants d'amour, devinrent un précieux article de commerce. L'eau de rose de Chiraz se trouvait dans les cabinets de toilette de toutes les beautés de l'Orient, et elle était l'objet d'une consommation incroyable.

(1) C'est la dénomination arabe. En langue persane on dit *Pars* et *Parsistan*.

Ce n'était pas la seule industrie de cette ville ; elle fournissait, notamment, des broderies à l'aiguille d'un travail exquis et de fins tissus de laine. Les montagnes renfermaient des métaux et des produits volcaniques tels que le soufre, l'asphalte et la naphte. Darab-Gherd tirait de ses silices des quantités considérables de sel, et le port de Siraf ou d'Aboucher trafiquait avec l'Inde, en même temps qu'il transportait, par le trajet le plus direct, les pèlerins en Arabie.

Au sud du Farsistan, le Kerman se développait jusqu'au delà du détroit. Sablonneux en un petit nombre d'endroits, ce littoral entièrement plat offrait des champs fertiles se déployant jusqu'au bord de la mer, entre autres la magnifique plaine d'Ormus, vis-à-vis de l'île du même nom, principal entrepôt du commerce maritime des Arabes avec l'Inde. A quelque distance de la mer le sol s'élevait et produisait abondamment de l'huile, du vin, du sucre et des fruits ; comme dans les autres contrées où s'établirent les Arabes, nous retrouvons ici un système extrêmement ingénieux d'irrigation et de canalisation. Pendant qu'on retirait du sein des montagnes des métaux précieux, et surtout de l'argent, leurs flancs offraient de gras pâturages où paissaient ces troupeaux de chèvres et de moutons dont les précieuses toisons fournissaient aux fabriques de Bagdad et d'Ispahan la matière de leurs tissus les plus fins. Au nord, le Kerman touche à un grand désert, qui porte son nom et le sépare du Khorassan. Cependant, des routes de caravane, bien entretenues, traversaient ce désert en plusieurs sens ; et les quelques espaces fertiles qu'il comprenait étaient non-seulement bien cultivés, mais possédaient même des villes.

Pour rendre toute justice à cette période des Arabes, il suffit de jeter un coup d'œil sur l'état actuel de la plupart des pays qui viennent d'être nommés. Des ruines marquent la place où les aqueducs répandaient leurs eaux bienfaisantes ; des brigands infestent les lieux jadis consacrés à de pacifiques échanges, et, si la nature n'a pas cessé de prodiguer ses dons, on ne trouve plus que des hommes abrutis, qui végètent et

ne vivent pas ; toute lueur d'intelligence a disparu dans les ténèbres d'une commune barbarie. On aurait peine à trouver une autre partie de la terre habitée aussi abandonnée, aussi dépourvue de commerce que ce littoral du golfe Persique.

III

Nous approchons de la contrée qui joue un si grand rôle dans la présente histoire, durant ses deux premières périodes surtout, comme le grand but des spéculations commerciales, comme la source de toutes les richesses. Est-il besoin de dire que les Arabes n'étaient pas géns à s'arrêter aux frontières de l'Inde ; qu'ils cherchèrent par la voie de terre à mieux connaître un pays que, dès la plus haute antiquité, leurs ancêtres visitaient par mer ? Pour exécuter ce qu'ils n'avaient jusque-là entrepris que comme navigateurs et comme marchands, ils possédaient alors une puissance et une foi qui avaient conquis le monde.

Les routes et les procédés du commerce de l'Inde ont été exposés ailleurs avec détail. A l'époque de l'avénement des Arabes, la partie de ce commerce qui ne suivait pas la voie d'Alexandrie, se trouvait entre les mains des Perses qui avaient, l'an 226 de notre ère, fondé sous les Sassanides un nouvel empire. Les Arabes, en renversant cet empire, héritèrent naturellement des relations actives que les Perses entretenaient avec l'Inde tant par terre que par eau. Ils n'eurent donc qu'à poursuivre une œuvre commencée, et ils y mirent cette puissante énergie qui marqua partout leur première apparition.

Pour le commerce maritime on fonda Bassora, tandis que, pour faciliter le commerce de terre, on créa des établissements sur le sol même de l'Inde. Les généraux du calife Omar conduisirent une armée arabe par le même chemin à peu près que le grand Alexandre avait suivi mille ans auparavant, en traversant les défilés et les gorges des montagnes,

ainsi que les déserts et les steppes dont la nature a fait à l'Inde un boulevard contre les conquérants du nord. Cette armée atteignit l'Indus, le franchit et soumit une partie du Pendjab actuel. Le héros macédonien, il est vrai, avait pénétré plus loin, mais inutilement. Aux lieux mêmes où il avait été obligé de rebrousser chemin et de renoncer à ses conquêtes, les Arabes parvinrent à se maintenir et à organiser un gouvernement particulier, sous le nom de Sind. L'Indus leur servait de limite à son embouchure dans la mer ; mais, vers le nord, leur domination s'étendait à environ huit journées de marche au delà de ce fleuve jusqu'à son premier affluent, le Chinab. C'était là, sur l'extrême frontière méridionale du califat, que se trouvait Moultan, résidence du gouverneur arabe. On cite aussi Mansoura, Kallari, Azour, Al Biroun et Deïboul, dans le delta du Sind, près de la ville actuelle de Tatta. Moultan, point de départ des caravanes qui se rendaient à Kaboul, était la principale place de commerce et en même temps une ville sainte renfermant un temple fameux, appelé la Maison dorée par les Arabes, à cause de ses grandes richesses. Les marchands venaient, en compagnie des pèlerins, y apporter du midi toute sorte de marchandises rares et recherchées. On s'étonne de la tolérance que montrait en ce lieu l'islamisme ; car, bien que le Coran eût fait aussi des prosélytes sur les bords de l'Indus, les sectateurs des autres croyances y étaient néanmoins de beaucoup les plus nombreux. La politique religieuse des Arabes dut, dans cet état de choses, céder le pas à leur politique commerciale, et nulle part ils ne montrèrent plus de modération, plus de réserve même que dans ces établissements de l'Inde. Pendant que l'esprit mercantile les poussait vers le nord et l'est au milieu des solitudes et des steppes, ils se contentèrent, au midi, d'occuper le seuil d'une contrée dont les immenses trésors devaient pourtant exciter leur cupidité et dont la civilisation leur offrait un champ déjà fertile. Peut-être, à cause de cela même, y eussent-ils rencontré une résistance plus forte et plus compacte ; car on les vit plus tard, sous les Gaznévides, porter la guerre, en 1034,

jusque dans les pays du Gange, ils ne purent à la longue s'y maintenir, et le commerce ne retira de leur conquête que peu de profit ; il resta, après comme avant, borné aux opérations de leurs colonies du Sind et à la navigation des côtes.

Nous avons parcouru dans toute son étendue l'empire des Arabes en Asie. Plus vaste que l'Europe entière, très-populeux, comblé des bienfaits de la nature, présentant dans toutes ses parties une civilisation uniforme, et pourvu de toutes les institutions utiles à la vie matérielle et intellectuelle, quelles ne devaient pas être l'activité et la diversité de son commerce intérieur, si expressément placé sous la protection de l'État et de la religion ! Si l'on y ajoute les relations avec les États mahométans en Afrique et en Europe, le commerce intérieur des Arabes constitue la plus forte part du commerce du monde connu à cette époque, et il ne reste, pour le commerce extérieur, qu'un petit nombre de contrées indépendantes. En ce point, les Arabes diffèrent totalement des peuples marchands de l'antiquité, qui, formant pour la plupart autant de petites républiques, réduites au territoire d'une ville, n'avaient presque aucun commerce intérieur et durent chercher les éléments de leur prospérité dans les relations extérieures et dans le trafic intermédiaire.

Toutefois les Arabes ne sont pas demeurés étrangers au commerce extérieur ; ils ne se sont pas clos derrière une muraille de Chine ; le zèle pieux du missionnaire et l'audace intéressée du négociant pénétrèrent dans des lieux inaccessibles au glaive ; l'ethnographie et la géographie leur sont redevables d'explorations et de découvertes qui, depuis les Phéniciens et les Carthaginois jusqu'aux Portugais, c'est-à-dire, durant une période de près de deux mille ans, n'ont été surpassées par celles d'aucun autre peuple.

En Asie, l'extrême Orient dut naturellement attirer les Arabes plus que tout autre peuple conquérant. Car, outre qu'ils pénétrèrent et qu'ils s'établirent beaucoup plus avant qu'aucune autre nation, ils apportaient avec eux cet esprit d'entreprise commerciale, sans lequel leurs conquêtes nous

seraient aussi indifférentes, à notre point de vue, que celles des Romains. Il a déjà été parlé du commerce des Arabes avec l'Inde par terre, et leurs opérations beaucoup plus importantes par mer avec la même contrée seront l'objet d'un examen spécial. Nous aborderons en premier lieu leurs relations, par les frontières orientales et septentrionales du califat, avec la Chine et la Mongolie, ainsi qu'avec les peuples de la Russie actuelle.

Quand les Arabes portèrent leurs armes victorieuses jusqu'aux défilés des hautes Alpes du Bélour et jusqu'au pied des plateaux élevés de l'Asie centrale, ils s'y rencontrèrent en quelque sorte avec les Chinois. Car, vers la même époque à laquelle le califat avait atteint sous les Abbassides l'apogée de sa puissance, le Céleste Empire brillait du plus vif éclat sous la dynastie des Tang. Les Chinois avaient fait des conquêtes du côté de l'ouest ; les tribus turques et tungouses de la Petite Boukharie leur obéissaient ; le Thibet défendait avec peine son indépendance, et non-seulement les peuples des bords du lac Aral et de l'Amou Daria, mais aussi ceux des environs de Kaboul et de Gazna, étaient sinon sujets, du moins tributaires de la cour de Pékin. Les limites que la nature a posées à l'Asie orientale avaient été ainsi franchies par elle ; aussi, lorsque les Arabes parurent sur les bords de l'Amou Daria et du Sihoun, entrèrent-ils en lutte avec les Chinois et les repoussèrent-ils de l'autre côté du Bélour. Mais bientôt on s'entendit ; on laissa subsister les limites naturelles, et on se tendit la main, comme sur un terrain neutre, dans l'immense espace qui s'étend entre la frontière de la Chine propre et les dernières possessions des Arabes sur le Sihoun. Cet espace, c'était le haut plateau de l'Asie centrale, bordé au nord par l'Altaï et au sud par les monts du Thibet, steppe désolée, habitée par ces nomades turcs, mongols, kirghises et tungouses, dont la condition y est restée invariablement la même jusqu'à ce jour. Comme nous l'avons déjà dit au commencement du présent chapitre, la Providence a destiné ces peuples à exécuter ses arrêts destructeurs. S'il y eut jamais une époque où ils

pussent acquérir un certain degré de civilisation, ce fut alors que, placés entre deux puissants États policés tels que la Chine et le califat, ils étaient soumis à leur influence. Mais non, ils ont renversé les deux empires, et sont restés eux-mêmes tels qu'ils étaient.

Quelques exceptions ne sauraient contredire cette donnée historique. Si l'on vit quelques tribus se montrer susceptibles d'une certaine culture, et renoncer à la vie nomade pour se fixer dans des villes et se livrer au travail, les peuples en masse ne se polirent pas. Dès que du sein de ces races belliqueuses venait à surgir un chef capable d'indiquer un but à leurs instincts de migration et de destruction, il ne manquait jamais de les entraîner toutes. Telle est l'idée qu'on doit se faire de ces traces de civilisation qu'on rencontre, dans la présente période, au sein de l'Asie centrale, et dont plusieurs auteurs ont tiré des conclusions erronées. La Chine exerça d'abord une forte influence sur ces natures incultes par le succès de ses armes; puis, en élevant des places fortes aux frontières de l'empire et dans les pays conquis, et en y étalant sa civilisation, elle inspira à ces barbares le goût d'une vie plus raffinée; le mariage de princesses du sang impérial avec des khans puissants fut enfin un des moyens habituels de sa politique. Si l'on tient compte en outre des nombreuses émigrations des Chinois, on comprend comment il se fit que la cour impériale de Pékin devint le centre politique des peuples de l'Asie centrale, que beaucoup de leurs chefs y sollicitaient des honneurs et des distinctions, que les usages, la langue et la littérature de la Chine trouvèrent accès chez eux, et que des villes considérables s'élevèrent au sein de leurs steppes. Mais tout cela n'était que temporaire, et n'empêcha pas l'avénement d'un Gengiskhan ni les destructions qui marquèrent chacun de ses pas.

Les Arabes tirèrent habilement parti de cet état de choses. Non-seulement ils renoncèrent à conquérir des pays qu'il était impossible de gouverner et de cultiver, mais ils prêtèrent même assistance aux empereurs de la Chine contre les

incursions auxquelles cet empire était continuellement en butte de la part des hordes rebelles qui refusaient le tribut. Il se forma bientôt ainsi entre les deux cours de Bagdad et de Pékin des relations des plus amicales, qui tournèrent surtout au profit du commerce. On s'adressa mutuellement des ambassades et des présents, et c'est un fait curieux que la réception dans la même année, en audience solennelle, d'envoyés d'Haroun al Raschid aux deux cours impériales des bords du Rhin et de ceux du Hoangho.

Malheureusement les ouvrages arabes sont incomplets et contradictoires en ce qui concerne la Chine; peut-être les sources chinoises sont-elles plus riches. Ainsi, bien que l'existence d'une mosquée à Pékin dès le septième siècle semble devoir être révoquée en doute, la mention qu'on en fait prouve du moins d'anciens rapports entre les Chinois et les Arabes; ces rapports durent devenir plus suivis, lorsque les Arabes eurent soumis le Mavar al Nahr, et porté leurs avant-postes jusqu'à Ferghana (1) et à Kaschgar. La station extrême des Arabes dans le Mavar al Nahr, était Akhsiketh (Taschkend), sur la rive droite du Sihoun. De ce point, la route des caravanes traversait, sur le versant septentrional des monts Thian-Chan, le berceau primitif des tribus turques. Une seconde route, parallèle à la première, longeait le versant méridional de la même chaîne, par Kaschgar et Koutche jusqu'à Tourfan, où les deux routes se joignaient. Cette dernière, sur laquelle se trouve la Tour de pierre ou Trône de Salomon, s'est déjà offerte à nous dans l'antiquité; elle paraît avoir été la plus fréquentée et la moins difficile. De Tourfan on se rendait à la grande oasis de Hami; puis on arrivait, après environ trente journées de marche, à Chatscheou, où aboutissait une troisième route, qui venait directement du Khorassan par Balkh, en suivant la frontière du Thibet. Sur cette voie, la plus méridionale, était située, dans un district assez fertile et bien cultivé, Khotan, la ville la plus considérable de la haute Asie.

(1) Aujourd'hui Khokand, sur la partie supérieure du Sihoun. C. V.

Il s'y trouvait un temple célèbre de Bouddha, et elle fut le foyer d'où le culte nouveau s'était répandu dans la Mongolie (1). Telle fut la principale origine de la prospérité de Khotan; la religion attira le commerce sur le marché de cette ville, où se vendait surtout le musc, ce parfum particulier au bouddhisme, dont le Thibet envoyait la meilleure qualité. Tous les lieux que l'on vient de nommer reconnaissaient depuis plus ou moins de temps la suprématie de la Chine; mais on n'atteignait la frontière propre du Céleste Empire qu'après Chatscheou. Sotscheou et Kantscheou, déjà comprises dans ses limites, étaient les deux principaux centres des échanges. L'importation des Arabes par ces voies de terre se composait en majeure partie de toiles, de draps, de tapis, d'ouvrages en cuivre, de sel ammoniac et de chevaux de Perse; ils exportaient les articles bien connus que l'on tire de la Chine. L'intérieur de cette contrée était alors fermé aux étrangers avec la même jalousie que de nos jours; cependant les Arabes furent plus favorisés que les autres peuples. Il leur était permis de visiter, en petites troupes seulement, il est vrai, la capitale Singanfou, et nous possédons à ce sujet l'intéressante relation d'un marchand, nommé Ibn Vahab. Ce marchand donne beaucoup de détails sur le pays; il mentionne l'énorme quantité de soie qui s'y produisait et qui s'y consommait, les procédés de cette industrie, la porcelaine, les élégantes sculptures en bois, enfin la culture du thé, qui, à en juger par le produit élevé de l'impôt perçu sur cette denrée, devait être, dès cette époque, la boisson habituelle du peuple chinois. Les Arabes, au reste, abordèrent la Chine par le sud tout aussi bien que par le nord, on le verra plus loin dans le récit de leurs expéditions maritimes.

L'autre voie du commerce extérieur des Arabes par terre se dirigeait, par leurs frontières septentrionales, des bords de

(1) La première origine du bouddhisme dans l'Inde remonte à environ mille ans avant notre ère, d'après Klaproth; mais cette religion ne s'introduisit dans le Thibet et chez les Mongols que plusieurs siècles après Jésus-Christ. C. V.

la mer Caspienne et de la mer Noire vers les pays qui forment actuellement la partie méridionale de l'empire russe. A l'époque de la grande invasion des barbares, deux tribus slaves (1), les Khazars et les Bulgares s'y étaient établis. Sans estimer trop haut leur civilisation, on doit néanmoins reconnaître qu'ils habitaient des villes, qu'ils avaient une certaine organisation politique, qu'ils pratiquaient l'agriculture et montraient une aptitude peu commune pour le commerce. Si, comme nous l'avons vu, le Chirvan marquait la limite extrême du califat vers le nord, l'islamisme s'étendait bien au delà. La plupart des montagnards du Caucase l'avaient embrassé; et il était la religion préférée des Khazars et des Bulgares. Partout, jusque dans l'intérieur de la région du Volga, s'élevèrent des mosquées et des minarets. Un roi des Bulgares renonça à son titre de souverain, pour se déclarer le protégé de l'Emir des croyants, et la garde des princes khazars était presque exclusivement composée de mahométans. Ainsi ces contrées, nominalement indépendantes, étaient néanmoins soumises par le fait à l'influence arabe ; là aussi le commerce avait pénétré à la suite de la religion.

Itil, la capitale des Khazars, était située à l'extrémité septentrionale de la mer Caspienne, à peu près à l'endroit où s'élève aujourd'hui Astrakhan. Son port était à la fois maritime et fluvial, car il recevait l'embouchure du Volga, et était ainsi la porte d'entrée et de sortie naturelle de son vaste bassin. Toutes les productions du midi auxquelles le nord offrait un débouché, s'échangeaient dans ce lieu contre les produits de ce dernier climat : à savoir des fruits, des vins, des épices, des tissus, des parfumeries, des articles de luxe, contre des fourrures, des peaux, du miel, de la cire, du suif, du chanvre, des cordages et des bois de construction. Les Khazars avaient eux-mêmes une industrie florissante dans la pêche, tant sur le fleuve que sur la mer.

(1) Ou plutôt ouraliennes, dans l'origine du moins, mais plus tard, il est vrai, très-fortement mélangées de Slaves. C. V.

Cependant les marchands arabes ne se contentèrent pas de faire des achats sur le marché tiers d'Itil, ils voulurent pénétrer jusqu'à la source, et le grand fleuve était la voie naturelle qui y conduisait. Ils le remontèrent en luttant contre la violence du courant, et arrivèrent chez les Bulgares (1), à Bulgar, leur capitale. Deux dévastations terribles des Mongols ont fait disparaître toute trace de cette ville, mais nous ne croyons pas faire erreur en la plaçant dans le voisinage de la ville actuelle de Kasan. Le plus simple instinct commercial aurait choisi un pareil lieu comme centre d'opérations. Par la Kama et par Viatka, il communique avec les contrées de l'est et du nord, par le Volga supérieur avec celles de l'ouest et du nord-ouest, et le cours méridional de ce fleuve place dans son rayon la mer Caspienne. Alors comme aujourd'hui ce point devait devenir un entrepôt du commerce international, surtout sous l'influence d'un génie commercial tel que celui des Arabes.

A Bulgar, les Arabes rencontraient les Russes, et leur achetaient directement les fourrures précieuses si recherchées par leurs compatriotes, principalement l'hermine, la zibeline et le renard noir ; ils ajoutaient des peaux de castor, des esclaves et de l'ambre jaune. Ils distinguaient trois tribus russes ; la plus méridionale, ayant pour capitale Kief, était celle qu'ils connaissaient le mieux. Leurs informations sur les deux autres sont très-vagues, et se bornent souvent à des conjectures fabuleuses. Ils appellent Varingiens des peuples du nord-ouest, riverains d'une mer (la Baltique), désignée d'après ces derniers, et en communication supposée avec la mer Noire. Ils nomment Visou le pays le plus septentrional, où tantôt il fait nuit tout le jour, tantôt il n'y a point de nuit. Les anciens Phéniciens, du reste, en savaient tout autant sur l'extrême nord, et il y aurait quelque témérité à vouloir retrouver dans Visou l'Arkhangel d'aujourd'hui.

Les géographes et les marchands arabes n'avaient d'autres

(1) C'est le même peuple dont nous avons déjà rencontré, chez les Byzantins, une partie établie sur le Danube.

autorités que des ouï-dire et les récits que leur faisaient les Russes à Bulgar. Une critique consciencieuse devra donc, non-seulement se refuser à adopter, mais contredire positivement l'hypothèse fort hasardée d'expéditions commerciales des Arabes jusqu'à la Baltique. En y regardant de près, on reconnaît le peu de solidité de l'argument tiré du grand nombre de monnaies arabes trouvées sur le littoral de la Baltique. L'ambre jaune étant mentionné parmi les objets qu'offrait le marché de Bulgar, il ne peut y avoir de doute sur l'existence de relations commerciales avec cette mer. Mais elles étaient formées par les Russes eux-mêmes, qui offraient cet article en échange de productions du midi, ou contre de l'argent comptant. Ils durent aussi naturellement acquérir des monnaies arabes, de ces dinares et dirhams dont il circulait, comme on sait, de grandes masses, et ils les rapportèrent dans leur pays comme le plus précieux résultat de leurs opérations. Une autre objection contre l'hypothèse dont il s'agit, c'est qu'on ne trouve pas en Russie la moindre trace de l'islamisme antérieurement au dixième siècle. Si l'on songe que l'Arabe porte le Coran partout où il pénètre, qu'en tous lieux, même en Chine, il exerçait son culte et propageait sa foi, on ne contestera pas la valeur de cette objection. On peut se demander, enfin, si Bulgar ne recevait pas l'ambre jaune par la même voie que Constantinople, c'est-à-dire par Kief. A l'embouchure du Dniéper, les caravanes se séparaient : l'une poursuivait sa route par terre jusqu'à Constantinople ; l'autre se dirigeait vers la Chersonèse Taurique et la mer d'Azof, atteignait le Volga en franchissant le Don (1), et se rendait de là vers le sud, à Itil, ou dans le nord, à Bulgar. Cette supposition change l'aspect de la question ; par elle tout devient plus vraisemblable, et se rapporte à ce que l'on sait du mouvement commercial qui paraît, dès l'antiquité, avoir existé entre la mer Noire et la Baltique.

(1) Un passage de Massoudi, qui a décrit ce commerce du nord avec le plus de détail, tend à faire penser que les deux fleuves étaient reliés par un canal.

Le trafic des Arabes avec l'empire grec était la branche la moins importante de leur commerce extérieur ; et on le comprend sans peine. Une civilisation avancée n'avait pas besoin d'excitation et de culture ; elle avait à communiquer plus qu'à recevoir. On doit reconnaître que les Arabes firent beaucoup d'emprunts, dans les sciences surtout, à la littérature classique de l'ancienne Grèce, mais en se les appropriant par leur génie créateur. Peut-être le sentiment de leur propre valeur leur inspira-t-il de l'aversion pour des maîtres, qui les regardèrent toujours avec dédain comme des barbares. Joignez à cela l'implacable haine politique et religieuse qui s'alluma entre les mahométans et les chrétiens, entre l'Asie et l'Europe, et qui les engagea dans une lutte à outrance de plusieurs siècles. Moaviah fut, il est vrai, obligé, en 677, de lever le siége de Constantinople, et les califes ne réussirent jamais à prendre pied de ce côté du Bosphore ; mais les provinces de l'Asie Mineure devinrent le théâtre de luttes ruineuses, dans lesquelles l'empire grec ne se maintint qu'au prix de grands sacrifices et avec des pertes considérables.

La politique intolérante de la cour de Byzance énervait l'élément chrétien, au lieu de lui donner, par une certaine facilité en matière de religion, cette union si nécessaire en présence d'un ennemi énergique. Ainsi nous voyons l'Asie Mineure, sur le littoral de laquelle la civilisation ancienne avait jeté son plus vif éclat, rétrograder seule entre les contrées du même continent. Des guerres incessantes y troublèrent et entravèrent le cours paisible du commerce ; l'Arabe n'y parut que comme soldat, non comme marchand, et une lutte acharnée entre deux religions et deux puissances rivales n'était destinée à finir que sur des monceaux de ruines. Il n'y avait d'ailleurs rien à espérer d'un gouvernement aussi médiocre et aussi borné que celui du Bas-Empire, et la Providence avait posé sur ce terrain une limite au génie cosmopolite des Arabes. Car la lutte qui s'engagea, sur ce terrain sacré, entre l'Occident et l'Orient, devait avoir pour l'humanité de plus grands résultats que ceux qu'auraient produits la victoire et le

règne d'une seule puissance. Mais ces considérations appartiennent aux chapitres qui traitent des croisades, de la restauration de l'Italie et de l'impulsion imprimée à l'Europe occidentale. Le peu de commerce qui se faisait pendant la courte durée des traités de paix suivait, au temps des Abbassides, la voie de la Syrie et de la ville frontière de Tarse. Les Grecs tiraient de là les marchandises de l'Inde; ce ne fut que vers la fin du dixième siècle que les Arabes vinrent eux-mêmes trafiquer à Constantinople.

IV

Nous abordons l'autre partie du monde, dans laquelle les Arabes régnèrent avec moins de partage encore qu'en Asie. A côté d'eux, en Asie, existaient des États policés, la Chine, l'Inde, l'empire grec; en Afrique, les Arabes sont les seuls représentants de la civilisation. En dehors d'eux, il n'y a que barbarie; leur pouvoir sur ce continent ne s'étend pas, toutefois, aussi loin que leurs connaissances. Qu'il nous soit permis de nous référer aux observations présentées dans l'introduction à l'histoire du commerce des anciens sur l'état physique et ethnographique de cette partie du monde et sur son immobilité; elles sont applicables en leur entier à la présente période. Sous le rapport politique, l'Afrique de l'antiquité offre, dans ses États indépendants et dans la diversité de leurs constitutions, un tableau plus intéressant que celle des Arabes, qui, du Nil à l'Océan, ne porte qu'une seule couleur et ne connaît qu'un seul mot d'ordre. En revanche, la domination mahométane dure plus en Afrique qu'aucune de celles qui l'ont précédée, et elle y exerce par la civilisation, par la science et par la foi, une influence manifeste et permanente. Les États africains de l'antiquité étaient, pour la plupart, des colonies fondées en vue du commerce; leur civilisation était circonscrite à leur petit territoire, ils ne songeaient pas à la répandre dans l'intérieur d'une contrée où ils ne cherchaient que des profits mercantiles. Le commerce porte toujours avec

lui quelques germes de civilisation ; mais cette assimilation, cette fusion des peuples de l'Afrique, sous les Arabes, ne pouvait être opérée que par une propagande religieuse, qui, en établissant l'unité de croyance, changea aussi les habitudes extérieures, et dicta à l'individu comme à la société, son régime de vie et ses lois civiles. Le commerce vint ensuite compléter l'œuvre de la religion, et achever une transformation dont on ne peut méconnaître la fécondité. L'Afrique, sortant de la barbarie dans laquelle l'avaient plongée les Vandales, retrouve son ancienne prospérité ; et son intérieur est l'objet d'explorations et d'expéditions commerciales dans lesquelles on n'a pu jusqu'à ce jour encore surpasser les Arabes.

Unie par la foi, aussi étroitement qu'aucune autre contrée, à la grande famille mahométane, l'Afrique fut de bonne heure soustraite par la politique à la suprématie temporelle du califat. Elle forma un empire à part dans lequel se constituèrent bientôt trois gouvernements à peu près indépendants, ayant chacun sa dynastie héréditaire : la Mauritanie, l'Afrique propre et l'Egypte. La Mauritanie comprenait le nord-ouest, Fez et le Maroc ; l'Afrique propre, les autres pays barbaresques, Alger, Tunis et Tripoli jusqu'aux Syrtes ; l'Egypte conservait ses anciennes limites. Les relations de voyage des auteurs arabes sont beaucoup plus explicites sur l'Afrique que sur l'Asie, du moins en ce qui concerne les régions restées jusque-là inconnues ; et pourtant, chose étrange, ils ne connaissaient pas la forme de ce continent, preuve évidente que la marine arabe n'en a pas effectué la circumnavigation à l'exemple des Phéniciens.

La province la plus vaste était l'Afrique propre ; elle commençait, à l'ouest du Nil, par le gouvernement de Barca, l'ancienne Cyrénaïque. L'intérieur n'était qu'un désert de sable brûlant ; mais les côtes ne manquaient pas de fertilité. L'éducation du bétail surtout y prospérait, et l'Egypte en recevait chaque année des troupeaux entiers de moutons, de chèvres et de bêtes à cornes. On exportait aussi de Barca, ainsi que d'un port voisin, nommé Mahoun, un blé d'un bon

marché extraordinaire. L'Afrique propre, en ne comprenant sous ce nom que les territoires de Tripoli, de Tunis et d'Alger, aurait été, d'après les auteurs arabes, une des contrées les plus peuplées et les plus riches de l'islamisme. L'agriculture y aurait pénétré jusqu'au sud des vallées de l'Atlas. Les plantations de sucre et de coton y étaient communes, et les charmants coteaux du Pays des Dattes prodiguaient à l'homme toute sorte de richesses pour peu de travail. Les montagnes les plus élevées fournissaient du bois et de la laine, et l'on découvrit dans leur sein d'abondantes mines d'argent, de fer et de cuivre. On voit par là que les Arabes surent mieux utiliser cette contrée que les Carthaginois, qui n'y exploitèrent aucune mine et allaient chercher des métaux en Espagne.

Il va sans dire que les diverses productions du sol formaient autant d'articles de commerce; Kaïrouan, splendide capitale, était le centre de ce trafic. C'était là que convergeaient les routes, que les princes de la contrée tenaient leur cour avec une grande magnificence, et que s'élevait la plus belle mosquée d'Afrique. A cet édifice enchanté touchait le bazar, célèbre par une grande foire, où les marchands se rendaient des pays les plus éloignés, avec la certitude d'un débouché avantageux pour leurs marchandises. Aux environs de cette grande capitale se bâtirent bientôt d'autres villes, notamment sur le littoral. Souza et Mahadjiah devinrent les ports de mer de Kaïrouan, située à une journée de la côte. L'industrie ayant pris aussi son essor, les étoffes de laine de Touran et de Safacas acquirent de la renommée, et Cabès fut cité comme le seul district de l'Afrique où la production de la soie pût se naturaliser et réussir. Ainsi tout le littoral à l'est de la Petite Syrte, depuis le golfe de Cabès jusqu'au cap Bon, offrait une heureuse animation, et c'est aux Arabes de cette époque que Tunis est redevable de la civilisation relativement plus avancée qui la distingue aujourd'hui des autres États barbaresques.

Quelle que fût, dans de telles conditions, l'activité du commerce intérieur, le commerce maritime avec les côtes oppo-

sées d'Europe ne lui cédait pas en importance, si même il ne le surpassait pas. Il s'opérait avec des compatriotes et des coréligionnaires. L'Espagne et la Sicile s'inclinaient sous l'étendard du prophète, et priaient d'après le Coran. Ces relations eurent le plus d'activité dans les premiers siècles de l'hégire, alors que les peuples mahométans, dans toute la vigueur de la jeunesse, ne connaissaient encore ni l'anarchie ni la langueur, et que l'Europe chrétienne commençait à peine à croître et à s'éclairer. A cette époque, la navigation des Arabes était prépondérante dans l'ouest de la Méditerranée ; les ports de Tunis, Bone, Bougie et Alger s'ouvraient sur le littoral africain et étaient animés par un mouvement d'importation et d'exportation considérable. Entrepôts des produits de l'Afrique, ces places recevaient aussi les marchandises de l'Asie en transit pour l'Europe occidentale. Les navires de la Syrie et de l'Egypte y échangeaient leurs cargaisons contre celles des navires de l'Espagne et de la Sicile. Par suite de l'état de guerre permanent avec les chrétiens, on en fit aussi des ports militaires, munis de fortifications et d'arsenaux. En possession de tant de ressources, elles cherchèrent à se rendre indépendantes, se révoltèrent, non sans succès, contre la suprématie de Kaïrouan et formèrent ainsi les noyaux des États qui surgirent sur cette côte après la dissolution du grand empire arabe, et qui ont continué jusqu'à ces derniers temps à pratiquer une infâme piraterie.

La Mauritanie, composée du Fez et du Maroc de nos jours, présentait un sol analogue à celui de l'Afrique propre ; comme cette dernière, elle avait des côtes fertiles et de riches vallées entre les hautes montagnes de l'Atlas. Trois excellents ports, Oran, Ceuta et Tanger, y faisaient le commerce, et servaient de places d'armes pour les expéditions militaires en Espagne. Ce fut de Tanger qu'en 710 Mousa franchit les colonnes d'Hercule, pour aller fonder en Espagne, sur les ruines de la domination des Visigoths, un nouvel et brillant empire mahométan. La Péninsule ibérique se trouva ainsi attirée dans l'orbite de la civilisation et du commerce des

Arabes, et la Mauritanie ressentit de ce voisinage les plus heureux effets. Sa capitale Fez, nouvellement bâtie par le fondateur de la dynastie des Edrisides, offrait un asile à tous les bannis politiques. De la sorte ce pays à demi barbare s'éclaira et se polit. Les réfugiés y introduisirent diverses industries de Séville et de Cordoue, entre autres l'art de teindre en rouge et en jaune les peaux de mouton et de chèvre (1), et Fez devint bientôt très-florissante. C'est chez elle que prit origine la fabrication de ces calottes rouges qui ont emprunté leur nom à cette ville ; ses teintures, ses savons et ses essences étaient renommés, et elle ne se distinguait pas moins par ses ouvrages en métaux. Pour le commerce de terre, elle rivalisa avec Kaïrouan, et, ce qu'on a peine à comprendre à l'aspect de sa barbarie présente, les sciences y jetèrent de l'éclat.

La côte septentrionale d'Afrique ayant été de tout temps bien cultivée et très-peuplée, ses provinces et ses villes ont toujours communiqué assez facilement entre elles, par terre comme par mer. Mais ces relations ne furent jamais plus actives que sous les Arabes. De Sous, point extrême de la Mauritanie sur l'océan Atlantique, s'étendait jusqu'au Nil une route bien entretenue, touchant toutes les principales villes de l'intérieur, et dont les embranchements conduisaient aux ports de mer voisins. Mais l'intelligence pénétrante de l'Arabe, son ardente curiosité et son activité puissante ne se contentèrent pas des voies déjà frayées. Il ne put résister à la tentation d'aller voir de ses propres yeux ce qu'il y avait par delà les sommets neigeux de l'Atlas et ce terrible désert du Sahara, sur le grand fleuve mystérieux, dont les monuments de l'antiquité constataient les richesses, et avec lequel les communications n'avaient jamais été entièrement interrompues, quelque peu que l'on en connût les intermédiaires, et quelques idées erronées qu'on se fît à cet égard. Prenant pour point de départ la grande route qui longe la côte septentrionale, nous

(1) De là le nom de maroquin.

parcourrons successivement les voies qui s'en détachent, vers le sud, pour nous conduire dans l'intérieur de ce continent, chez des peuples que nous avons déjà abordés dans la première période de la présente histoire, à propos des Carthaginois et des anciens Egyptiens.

Chez ces peuples aussi la propagande de l'islamisme avait devancé le commerce, non pas les armes à la main, mais au moyen des prédications de missionnaires savants et dévoués. Ces missions eurent le plus étonnant succès. Nous voyons, dans un court laps de temps, de nombreuses tribus nègres des bords du Niger converties à l'islamisme, et leurs princes vêtus de noir, la couleur des Abbassides, en signe de soumission à ces califes (1). Le témoignage des voyageurs modernes fournirait, au besoin, une preuve irrécusable des progrès du Coran dans les profondeurs de l'Afrique. Mais il suffit, pour nous en convaincre, d'interroger le commerce. Le marchand avait suivi le missionnaire ; des caravanes vinrent de tous les côtés traverser le désert ; on retrouva les anciennes routes et l'on en ouvrit de nouvelles ; des mosquées furent construites au milieu des populations noires, et des bazars établis autour des mosquées ; en un mot, on procéda comme l'Arabe avait l'habitude de le faire partout où il étendait sa domination et son commerce. Ajoutons que la littérature arabe est très-riche en informations sur le commerce intérieur de l'Afrique.

La religion de Mahomet avait surtout trouvé accès chez les tribus nègres sédentaires, ayant une espèce d'organisation politique, adonnées à l'agriculture et déjà parvenues à un certain degré de civilisation. Elles seules pouvaient rechercher des marchandises telles que des tapis et des étoffes ; car les autres allaient nues ou couvertes de peaux de bêtes. Ces tribus noires policées habitaient un pays que les Arabes désignent sous le nom de Mekzara, à l'extrémité sud-ouest de la partie par eux visitée du continent africain, sur les bords du

(1) La couleur des Ommiades, supplantés par les Abbassides dans le califat de Bagdad, était au contraire le blanc. C. V.

Nil des Nègres, fleuve dont ils plaçaient la source dans les montagnes de la Lune et l'embouchure dans l'océan Atlantique ; d'où ils arrivèrent à se représenter l'Afrique sous la forme d'une île (1). Comme villes principales on citait Takrour et Sila, et comme dernière station à l'ouest, l'île d'Oulil, au milieu du Nil des Nègres, renfermant l'unique saline de la Nigritie. Au Mekzara touchait le royaume de Gana, dont les souverains s'étaient assujetti toutes les contrées environnantes et pouvaient mettre en campagne une armée de 200,000 hommes. Leur résidence, qui s'appelait également Gana, devint, par suite du faste de leur cour, le centre du commerce de la Nigritie. Une partie de la ville appartenait exclusivement aux Arabes, qui y jouissaient d'une grande considération. Ils fondèrent des écoles où l'on interprétait le Coran, en même temps qu'on enseignait d'autres matières ; ils désespéraient moins, à ce qu'il paraît, de la capacité intellectuelle et de l'éducabilité de la race noire que maints philosophes et maints politiques de notre siècle. Ce pays fournissait au commerce l'or le plus pur, obtenu par le lavage des terrains d'alluvion. On y exploitait aussi des mines d'or ; mais le produit en appartenait au trésor royal. Dès que l'on s'éloignait du fertile bassin du fleuve et des bords d'un grand lac appelé *Lac d'eau douce*, on rencontrait les contrées et les populations les plus sauvages. Là s'arrêtait l'islamisme, impuissant contre l'idolâtrie et contre les instincts cannibales des indigènes. Les Arabes appelaient Ramram la plus méridionale des tribus nègres dont ils avaient connaissance par la traite des esclaves.

Où doit-on aujourd'hui chercher ces tribus nègres et les villes qu'elles occupaient ? Rien de certain à cet égard. Outre que les incursions du prince marocain Youssouf (2), à la fin du onzième siècle, dans les riches États nègres, et les guerres intestines de ceux-ci, ont complétement bouleversé l'ancienne

(1) Voyez plus loin page 271.

(2) De la famille célèbre des Almoravides. C. V.

division politique, le commerce direct et régulier qui se faisait au temps des Arabes a cessé d'exister. La ville de Tombouctou, située au nord de la Nigritie sur la lisière du Sahara, est devenue l'unique entrepôt de l'Afrique intérieure. De ce point, il est vrai, les caravanes parcourent toujours les mêmes routes vers les contrées barbaresques ; mais il ne reste plus de traces de la culture et du savoir qui jadis accompagnaient le commerce dans ces expéditions, et qui nous en transmettaient l'histoire. Le commerce de l'Afrique n'a plus pour les nations européennes, depuis la découverte du Nouveau Monde et les établissements des Indes orientales, la même importance qu'autrefois ; il se borne à visiter la côte occidentale, où les indigènes apportent eux-mêmes les objets qui peuvent être vendus avec avantage. C'est ce qui explique comment, indépendamment des obstacles matériels, le génie commercial de notre époque, d'ailleurs si entreprenant, n'a été nullement attiré vers l'intérieur de l'Afrique. Il n'y a pas assez de gain à y espérer pour tant de frais, de fatigues et de périls, ou du moins le même profit peut être réalisé ailleurs plus aisément. C'est ainsi qu'un problème qui pouvait être plus facilement et plus complétement résolu par le commerce, est devenu l'objet d'une recherche scientifique, et c'est aux voyages de Mungo Park, des frères Lander, de Clapperton et de Caillé que nous sommes obligés de recourir. Les explorations de ces hommes distingués ont été dirigées de préférence sur les pays du Niger ou le Soudan, c'est-à-dire sur le théâtre même qu'il s'agit d'étudier ici. Ils ont d'abord rectifié l'erreur la plus grave des géographes arabes, qui représentent le Nil des Nègres ou Niger comme le fleuve unique de cette contrée, et bien qu'ils n'aient pas pénétré jusqu'à ses sources, ils ont néanmoins établi que la région occidentale de l'Afrique intérieure est arrosée par trois fleuves et non par un seul. L'un d'eux, le Quorra (1), passe tout près de Tombouctou et renferme plusieurs îles assez considérables, habitées et bien cul-

(1) Le Quorra, appelé Djoliba dans la partie supérieure de son cours, est le seul des trois auquel ait été conservé le nom de Niger. Il se jette dans le

tivées. D'après les traditions les plus anciennes, déjà rapportées par Hérodote, ce pays était le point de rencontre où l'Afrique orientale et l'Afrique occidentale opéraient l'échange de leurs marchandises, dont le sel était la principale. Mais Tombouctou est dépourvue de cet article, ainsi que tout le Soudan. On ne saurait donc y marquer la place de la saline mentionnée par les Arabes. Cette denrée provient des grandes couches de sel que la nature a formées dans le désert, et ce sont les caravanes maures qui l'apportent. Cependant la difficulté peut se résoudre si l'on admet, en s'autorisant de nombreux exemples, que les géographes arabes, informés souvent par de simples ouï-dire, ont confondu le lieu du trafic avec le lieu d'origine des marchandises, et supposé l'existence de mines et de salines là où était le marché principal. Quant à Mekzara et à Gana, ces grands États nègres n'existent plus ; mais on trouve dans le pays actuel de Kano à peu près les mêmes mœurs et les mêmes institutions que décrivent les Arabes. Les Nègres y professent en grande partie l'islamisme ; ils habitent des villes, s'occupent d'agriculture et de commerce, et paraissent en général plus civilisés que ceux des autres pays. La ville de Kano est encore aujourd'hui un marché presque aussi fréquenté que l'ancienne Gana ; le *Lac d'eau douce* se retrouve dans le lac de Tchad ; on retire de l'or tant des montagnes que des cours d'eau du voisinage, et la description que fait Lander des tribus nègres du sud rappelle trait pour trait celle des Ramrams par les Arabes. Sans doute il reste encore bien des points obscurs à éclaircir, mais ces rapprochements, même incomplets, avec un passé si ancien, ne sont pas pour cela moins intéressants ni moins instructifs.

Diverses routes de caravanes menaient des pays du Niger à la côte, dans deux directions principales, celle de l'ouest et celle de l'est. Comme aux temps des Carthaginois, c'étaient les habitants des revers méridionaux du Bélud el Géryd,

golfe de Bénin. Par les deux autres fleuves l'auteur entend sans doute le Sénégal et la Gambie. C. V.

aborigènes pour la plupart, désignés sous le nom de Berbers, qui servaient de guides aux caravanes et d'intermédiaires au commerce. Leur principale place de commerce était, sous la domination arabe, la ville de Sedjelmessa (Tafilalat ou Tafilelt), peu éloignée du désert, et entourée d'une végétation luxuriante, par suite excellent lieu de repos pour les caravanes qui arrivaient, et d'avitaillement pour celles qui partaient. Elle comptait parmi les villes les plus grandes et les plus riches de la Mauritanie, et joignait au commerce intermédiaire le trafic des produits de son sol et de son industrie. Après trois journées de voyage vers le sud, on entrait dans le désert, où les routes sont restées les mêmes depuis la création du monde. Le voyageur y est obligé de visiter tel puits, telle oasis, et ne peut, sans mettre sa vie en péril, s'y écarter d'aucune des étapes marquées par la nature. Des Berbers nomades parcouraient le désert, et campaient dans le petit nombre de localités où apparaissait quelque végétation. Ils se bornent à l'élève du chameau et à la chasse de l'autruche. Tantôt bien, tantôt mal disposés envers les caravanes, plus souvent hostiles, ils faisaient acheter leur protection à celles-ci par un tribut en grain ou en farine. Idrisi nous donne la relation détaillée d'un voyage à travers cette partie, la plus désolée et la plus longue, du Sahara. De Sedjelmessa jusqu'à Gana le trajet était de trente-huit jours. La station dans laquelle on séjournait le plus était celle d'Azka, la Tegaza orientale, appelée aussi Porte du Sahara, parce que toutes les caravanes du Soudan étaient obligées d'y passer. C'était une oasis très-étendue, avec une ville animée par un commerce qui s'étendait jusqu'à Noun, sur la côte de l'Atlantique. On y confectionnait, avec des peaux d'antilope, des boucliers d'un beau travail. A Azka s'ouvraient deux routes. L'une menait directement, en vingt-cinq étapes, à Gana, l'autre, vers l'ouest, à Abtial, la Tegaza occidentale, et à Tichit, la plus vaste mine de sel du désert. Les caravanes s'y arrêtaient, non-seulement pour prendre du repos, mais aussi pour faire du commerce; elles vendaient aux ouvriers un grand nombre

d'objets nécessaires à la vie, et chargeaient la plupart de leurs chameaux de la précieuse denrée. Si, se fondant sur les découvertes nouvelles, on veut retrouver l'Oulil des Arabes dans les îles du Quorra, près de Tombouctou, les données présentent une remarquable concordance. Abtial est à dix journées, Tichit à sept de Tombouctou, et encore aujourd'hui cette ville tire du même endroit une grande partie de son approvisionnement de sel.

Les relations du Soudan avec l'est, c'est-à-dire avec Barca et l'Égypte, étaient beaucoup mieux connues et beaucoup plus actives. Mais celles-là, ce n'étaient pas les Arabes qui les avaient ouvertes ; ils se bornèrent à y suivre les traces de l'antiquité. Ayant un goût prononcé pour la géographie et cultivant avec soin la littérature grecque, ils durent acquérir, à cet égard, d'abondantes informations, surtout si, comme on l'a prétendu, ils eurent à leur disposition des écrits perdus aujourd'hui. Il suffit, du reste, de se référer à Hérodote, pour établir que les routes et les procédés du commerce furent chez les Arabes à peu près ou même exactement les mêmes que chez les Carthaginois et les Phéniciens.

Le pays de Fezzan, avec l'oasis de Zouila, où se trouve aujourd'hui Mourzouk, était la porte du désert pour toutes les caravanes qui suivaient cette route de l'est. Au nord de Zouila, il est vrai, jusque près de la côte, le sol était aride et sillonné de montagnes sans verdure ; mais, par intervalles, il s'y déployait des espaces fertiles, cultivés et embellis par la main de l'homme. Sur le chemin de Tripoli et de Barca, nous rencontrons des villes considérables, comme Sihi, Hal, Zala, Vadan, Tadchérift, etc., bâties par les Arabes et ornées de superbes mosquées, trafiquant activement entre elles, et ayant les relations les plus étendues. C'est de là que partaient la plupart des missionnaires pour l'intérieur de l'Afrique ; et ainsi s'explique la réputation dont jouissaient quelques-unes de ces places, et en particulier Vadan, comme foyer de fortes études. Zouila était le plus grand marché d'esclaves de l'Afrique ; les sultans de Kaïrouan et les princes mamelouks y ache-

taient les satellites noirs, soutiens de leur despotisme. Le désert, au sud de Zouila, est parcouru en sens divers par des montagnes aux cimes arides, qui contiennent des gîtes d'alun très-riches, et au pied desquelles croissent les arbres à gomme. Des irrigations artificielles et des efforts industrieux surent néanmoins, dans leur voisinage, arracher quelques produits à une nature avare, et les auteurs arabes nomment, dans le district de Kawar (Bilma), quatre villes, situées au milieu du désert, qui faisaient, avec les contrées dont on vient de parler, un commerce avantageux. On croit reconnaître deux de ces villes dans Bilma et le Kisbi actuels. A quatre étapes plus au sud, on rencontrait Audagost (Aghadès), une des oasis les plus riches et les plus peuplées, où affluaient toute sorte de marchandises, et où régnait le bien-être des chefs-lieux des provinces les plus fertiles. L'or y était si abondant, qu'on le croyait originaire de l'oasis même, tandis qu'il y était apporté de Gana et de Vangara, comme le sel l'était à Oulil. De l'oasis à ces contrées, le trajet s'effectuait en quinze jours environ. Une autre route, à peu près parallèle, conduisait droit au sud dans le pays de Koukou, sur les bords du lac Tchad, selon toute probabilité, le Bornou actuel, et faisait pénétrer le commerce parmi les tribus noires plus barbares qui habitent entre les montagnes du Fezzan et les monts de la Lune (les Tibbos).

Tandis que Zouila était le point de départ de toutes les caravanes du Soudan, au nord de ce point on distinguait diverses routes, se dirigeant vers les différents ports de la Méditerranée; la route de l'Égypte inclinait fortement vers l'est. C'était la mieux connue et la plus fréquentée de toutes, parce qu'elle donnait passage au commerce avec l'Asie et aux pèlerins qui se rendaient au tombeau du prophète. Nous pourrions ici hardiment prendre pour guide Hérodote, car, malgré quelques changements de noms, les caravanes ne pouvaient s'écarter des voies tracées par la nature. En franchissant un désert aride et dangereux et les volcans éteints des monts Haroudsch, l'Arabe arrivait en vingt journées de marche en-

viron à Augila, oasis célèbre par ses dattes. Dix journées de plus le menaient à Santaria, aujourd'hui Siva, l'ancien Ammonium, où, sur les débris d'une des civilisations les plus antiques, il transplantait ses institutions nouvelles. De Siva partaient deux chemins ; l'un allait directement au Caire, l'autre, par la petite et la grande Oasis, à Assouan, la principale place de commerce de la haute Égypte, qui offrait la communication la plus directe avec la Mecque. Les oasis égyptiennes se distinguaient par l'étonnante fécondité de leur sol et par l'industrie de leurs habitants. On en tirait les tapis en cuir, appelés tapis des oasis. Les articles de commerce du désert sont, du reste, restés les mêmes, à savoir le sel, l'alun, la gomme et les dattes. Les Arabes fournissaient surtout les objets fabriqués aux tribus noires policées, notamment les étoffes de soie et de laine, ainsi que les armes portées à la cour de Gana. Aux tribus sauvages on offrait, comme de nos jours, de la verroterie et des anneaux en cuivre, en échange desquels elles donnaient de l'or et des esclaves pris dans leur propre sein. Les Arabes tiraient encore de l'intérieur et du désert de l'Afrique de l'ivoire, du bois d'ébène, des plumes d'autruche, de l'aloès et des animaux de ménagerie.

Quelle que fût la prospérité de l'Afrique propre et de la Mauritanie sous la domination des Arabes, celle de l'Égypte fut plus brillante encore. Cette contrée, dont la situation géographique et la constitution physique sont incomparables, était destinée à être, jusqu'à la découverte de l'Amérique, le lieu de passage du commerce universel, et à traverser une série de civilisations diverses et même opposées, sous lesquelles, du moins, elle resta debout au milieu de la destruction générale, et ne déchut jamais complétement. Aussi la période des Arabes n'a-t-elle guère moins d'importance pour l'Égypte que celles des Pharaons et des Ptolémées. Après les califes, aucune dynastie ne montra plus de sagesse et de justice que la dynastie des Fatimites, et les Mamelouks eux-mêmes se signalèrent par leur sollicitude pour les arts de la paix, à une époque où la plus grande partie de l'islamisme s'était affaissée

sous la domination barbare des Turcs. La civilisation arabe jeta ses dernières lueurs sur les bords du Nil.

Les vraies sources du Nil étaient aussi inconnues des Arabes que des anciens et de nous-mêmes. Leur empire ne dépassait que de très-peu les frontières de l'ancienne Égypte ; Assouan, dans le voisinage des îles d'Eléphantine et de Philé, en était le point le plus reculé. Mais comment leur génie commercial aurait-il pu négliger ce fleuve, sur les deux rives duquel de superbes monuments du passé lui avaient tracé des chemins ? La Nubie, qui s'étendait entre la rive droite et le littoral de la mer Rouge, jusqu'aux environs de l'ancienne Méroé, paya bien quelquefois le tribut au gouvernement du Caire, mais elle ne formait pas moins un État particulier, sous des princes indépendants. Ce qui le prouve, c'est que ces derniers levaient sur les marchands des droits considérables, notamment dans la ville de Bedjrasch, située au pied de la dernière cataracte, où cessait la navigation et où se débarquaient les marchandises. Un grand nombre d'Arabes s'étaient établis dans cette ville pour faire le commerce, et ils y obtinrent, avec le temps, d'importantes concessions, par exemple, le libre exercice de leur culte, et même l'entretien de leurs mosquées aux frais des princes nubiens. Il existait une colonie arabe, plus considérable que celle de Bedjrasch, dans le Dongola, au-dessus des cataractes, où la navigation reprenait son cours, et où un pays des plus fertiles et des mieux cultivés ouvrait au commerce un admirable champ d'activité. Le Dongola, vers le grand coude que forme le Nil, en courant brusquement du nord vers le sud-ouest, était le rendez-vous des caravanes qui allaient à Souakim, le plus proche des ports de la mer Rouge, vis-à-vis de la Mecque. La partie de ce pays située dans la courbe du Nil, était appelée Chenkir par les Arabes, et forme encore aujourd'hui, d'après le témoignage des voyageurs modernes, le point de partage du commerce en amont et en aval du fleuve et vers le golfe Arabique. Les Bedjas et les Adharebs, deux tribus nomades de la Nubie, en majeure partie converties à l'islamisme, fournissaient les chameaux aux

caravanes, et, fidèles au précepte du Coran, prêtaient assistance au marchand en voyage. En général, le voisinage de l'Arabie exerçait une grande influence sur les pays du haut Nil, et si déjà ce fait est mentionné par les anciens, quelles proportions ne devait-il pas avoir pris depuis qu'une religion nouvelle, sortie de cette même Arabie, avait subitement envahi le monde ! Sur le sol classique de l'Éthiopie, l'histoire authentique nous abandonne, comme dans l'antiquité, et les géographes arabes sont pleins d'obscurités et de contradictions. Leur terminologie est difficile à mettre d'accord avec les anciennes ou nouvelles dénominations. Les investigations des modernes auront, dans ces contrées, à éclaircir bien des doutes et à combler bien des lacunes. Cependant, un point paraît établi : c'est que les Arabes ont connu, sous le nom d'Allouah, l'ancienne Méroé, sur la limite du Sennaar actuel, entre les divers affluents du Nil, et qu'ils l'ont visitée dans un but de commerce. Bien que la ville même de Méroé n'existât plus, il y avait dans le voisinage un autre lieu nommé Souba, résidence de princes puissants, entrepôt du commerce du Nil et de celui de l'Inde par l'Arabie et l'Abyssinie.

La permanence des routes commerciales de l'Afrique permet de croire que l'ancienne Méroé conserva ses relations durant des milliers d'années; cette contrée était, par sa position, la principale station des caravanes entre l'Ethiopie et les pays en deçà du désert d'Arabie, et il ne fallait qu'une vive impulsion comme celle qui émanait des Arabes, pour lui rendre toute sa prospérité, la tirer de son isolement et la révéler au monde. Cependant, de même que, dans l'antiquité, le commerce ne s'arrêtait pas à Méroé, mais continuait sa route vers le sud et vers l'est, où les ruines grandioses d'Axum et d'Azab dénotent encore aujourd'hui sa trace, les commerçants arabes paraissent avoir pénétré au delà de Souba, bien avant dans l'Abyssinie, jusqu'aux bords de la mer, où ils donnaient la main aux navigateurs. De Souba (Méroé), une route allait directement rejoindre les villes qui couvraient cette dernière partie du littoral jusqu'au détroit de Bab-el-Mandeb. Le plus

sûr de ces ports était Zéila, dont la situation est incertaine. Quelques-uns la cherchent au delà du détroit, d'autres dans le sein du golfe, sur l'emplacement actuel de Zoulla, près des îles de Massoua et de Dalak, stations visitées par les navires qui font le voyage de l'Inde. Ce qui est certain, c'est que le trafic avec l'Arabie et l'Inde se faisait par ce port. On y échangeait de l'ivoire, de l'or, des esclaves, des peaux de léopard, de l'ambre, de l'écaille de tortue, du miel, de la cire et d'autres productions du pays contre des épices et des produits fabriqués. Les places maritimes avaient déjà des relations obligées avec l'intérieur, d'où elles tiraient leurs subsistances et dont la fertilité contrastait avec la stérilité du littoral. Aussi les caravanes qui partaient d'Allouah prenaient-elles, indépendamment des produits déjà mentionnés, des chargements considérables de grains et de fruits, qu'elles vendaient aux habitants de la côte. Les superbes chevaux des montagnes de l'Abyssinie paraissent avoir aussi formé un article de commerce. De nos jours l'attention du commerce a commencé à se reporter sur les pays du Nil supérieur, et Khartoum paraît destinée à être pour notre époque ce que Méroé avait été dans l'antiquité et Souba au temps des Arabes. Mais à quelle distance elle est encore de l'une et de l'autre ! la comparaison la plus superficielle fait reconnaître la différence entre le passé et le présent.

Le commerce des Arabes, pas plus que celui des Ptolémées, n'aurait pu, dans ces contrées lointaines, prendre une telle extension, ni exercer une telle influence, si l'Egypte n'avait été un si puissant foyer de civilisation et le centre du commerce universel. Les Arabes, on le conçoit, appliquèrent au gouvernement et à l'exploitation de ce pays toute leur intelligence et toute leur énergie. Ils y déployèrent surtout leur génie agricole ; car, bien que dans la vallée du Nil, les semailles et les récoltes n'exigent pour ainsi dire aucun travail, il fallait néanmoins diriger l'action fertilisante du fleuve sur les terres les plus élevées. On y parvint au moyen d'ouvrages hydrauliques et de canaux des plus ingénieux, qui, en éten-

dant l'inondation, gagnèrent à la culture une étendue considérable de terrains stériles. L'Egypte devint le grenier de l'Arabie ; on forma de grands approvisionnements de grains à la Mecque, pour les besoins des pèlerins et des caravanes. Afin de faciliter les transports, on déblaya même l'ancien canal des Ptolémées entre Suez et le Nil. La haute Egypte offrait ses mines, dont on retirait beaucoup de richesses, des pierres précieuses, du fer, du cuivre, de l'aimant et de l'asbeste. Assouan était le centre du commerce intérieur de toute la région du Nil et, par là même, une des villes les plus animées de l'Egypte. L'industrie florissait surtout dans la basse Egypte, et il y avait dans le Delta des villes manufacturières telles que Tennis, Dabik, Touneh et Damiette, dont la clientèle comprenait tout l'empire des Arabes. On y fabriquait les tissus les plus fins de soie, de coton et de lin, artistement brochés d'or, de riches broderies pour tapis, des tentes, des housses de cheval, des manteaux de poil de chèvre, de la sellerie, des harnais et divers articles de luxe. C'était une magnifique métropole orientale, une page des *Mille et une Nuits*, que la capitale Fostat, et après elle le Caire, bâti par le quatrième des califes fatimites, tout près de la première que le feu avait consumée et dont on retrouve la place dans le vieux Caire. Mais, à côté de ces splendeurs stériles, des institutions utiles et bienfaisantes étaient l'objet de la sollicitude du gouvernement. Les sciences trouvèrent au Caire un asile privilégié, et la tache de l'incendie d'Alexandrie fut, en partie du moins, effacée par la fondation d'une bibliothèque, qui s'est conservée jusqu'à nos jours comme un monument respectable du savoir et du goût des Arabes. Nous avons déjà parlé du système complet de canalisation et d'irrigation. Dans toutes les villes de commerce s'élevaient de vastes halles et de vastes bazars ; on établit des routes et des caravansérails, on régularisa la navigation fluviale, on construisit de nouveaux ports sur la mer Rouge et sur la Méditerranée et on répara les anciens. Alexandrie, malgré la rivalité de Damiette, conserva sa supériorité, et, redevenue, sous les Mamelouks, par ses re-

lations avec l'Italie, le grand marché intermédiaire du commerce de l'Europe avec l'Inde, elle vit renaître ses plus beaux jours. Durant les premiers siècles de l'hégire jusqu'aux croisades, elle n'avait eu que peu de rapports avec l'Europe. L'Egypte était avant tout la porte par laquelle l'Asie et l'Afrique communiquaient l'une avec l'autre, et elle formait, avec l'Arabie qui la touche, le siége principal du commerce intérieur des populations arabes.

V

Nous avons parcouru dans toute leur étendue deux des parties de l'ancien monde, et voici que l'étendard victorieux du prophète nous entraîne dans la troisième. Les Arabes échouèrent sous les murs de Constantinople, et l'Europe se vit sauvée de ce côté, le premier menacé ; mais ils envahirent l'extrémité occidentale de notre continent, y renversèrent un royaume chrétien et y fondèrent une domination qui put se maintenir pendant près de huit siècles. Nous n'avons pas à entrer ici dans des détails historiques, mais il est de notre devoir de mentionner, avec de justes éloges, l'influence bienfaisante que les Arabes exercèrent en Espagne sur le commerce, sur l'industrie, sur l'agriculture et en général sur tous les éléments de la civilisation. Ils déployèrent le même génie créateur et vivifiant sur les bords du Guadalquivir et du Tage que sur ceux du Tigre et de l'Indus, ou du Nil et du Niger. L'Espagne a été plus tard la maîtresse du monde, mais elle n'a jamais offert la même paix et le même bien-être, la même tolérance politique et religieuse, la même exploitation féconde de son beau sol, que sous le règne des Arabes. Les Visigoths n'étaient guère que des barbares ; l'Espagne était ruinée et dépeuplée, en proie aux luttes les plus violentes, et conservant à peine quelque trace de son ancienne prospérité. A peine les Arabes en eurent-ils pris possession et remis le glaive dans le fourreau, qu'ils appliquèrent toute leur attention et tous leurs efforts aux arts de la paix, qu'ils prirent en main la charrue,

élevèrent des édifices, rebâtirent et repeuplèrent les villes détruites, et rendirent à un pays désolé la fécondité et l'abondance. Ils apportèrent de nouveaux produits et des connaissances nouvelles. L'Espagne leur doit la canne à sucre, l'arbre à coton et le ver à soie ; un siècle après leur occupation, elle était aussi riche et aussi prospère qu'elle avait été auparavant pauvre et misérable. L'agriculture espagnole, qui depuis a reculé plutôt qu'avancé, repose encore aujourd'hui sur les traditions arabes. Tout le système d'irrigation de l'Andalousie est l'œuvre des Arabes, et un grand nombre d'aqueducs et de canaux, encore en activité, témoignent de leurs travaux. L'éducation des troupeaux marchait de front, chez eux, avec la culture du sol; qui ne connaît les chevaux de l'Andalousie et les moutons de la Sierra Moréna? Les mines aussi fournirent de nouveau en abondance, comme au temps des Phéniciens, de l'argent, du mercure et des pierres précieuses, et elles ne furent négligées qu'après la découverte de l'Amérique. L'industrie atteignit un haut degré de perfection; les draps de Murcie, les soieries de Grenade et d'Alméria, les armes de Tolède, le papier de coton de Xativa s'écoulaient dans le monde entier. D'habiles procédés chimiques firent la réputation des teintureries espagnoles. Dans un tel état de choses, le commerce de la Péninsule embrassa bientôt toutes les contrées où régnèrent les Arabes, et en première ligne, parmi ces contrées, l'Afrique; parmi les pays chrétiens, l'Italie et de plus l'empire grec, où aucune autre puissance ne jouissait des mêmes avantages. Les Ommiades nourrissaient contre les Abbassides une haine implacable, et, pour éviter toute apparence de sujétion, ils avaient fondé un autre califat à Cordoue. Les Arabes restèrent toujours unis entre eux par une foi commune et inaltérable; mais les Maures d'Espagne eurent une existence politique à part et une destinée parfaitement distincte de celle de leurs frères d'Asie et d'Afrique. Ils appartenaient à l'Europe, et l'on ne doit pas s'étonner de les voir accueillis avec faveur à Constantinople, pendant que la lutte continuait sans interruption entre l'empire

grec et les califes de Bagdad. Quant au commerce intérieur dans le sein même de la Péninsule, son rayon se réduisit de plus en plus, à mesure que les chrétiens regagnaient du terrain. Ces derniers néanmoins ne pouvaient pas se passer des produits de l'agriculture et de l'industrie des Arabes, et, au milieu des désordres de la guerre, des envois considérables de marchandises franchissaient les frontières de la Castille et de l'Aragon. Les ports de mer les plus fréquentés étaient Alméria, Malaga et Cadix ; ils étaient principalement visités par des navires étrangers, les Maures d'Espagne étant loin d'exceller dans la navigation. Les métropoles de l'intérieur étaient Cordoue, Séville et, en dernier lieu, Grenade. Les monuments qui subsistent aujourd'hui font foi de la magnificence et de la splendeur qui régnaient dans ces villes. Qu'est-ce que l'Escurial, élevé avec les trésors des deux Indes, à côté de la majesté et des merveilles de l'Alhambra ? Abdéraine III peut hardiment se placer à côté d'Haroun-al-Raschid, et l'âge d'or de la civilisation arabe a brillé à la cour de Cordoue avec tout autant d'éclat que sur les bords du Tigre. Entre toutes les provinces, l'Andalousie fut l'objet d'une sollicitude plus particulière. Elle n'offrait pas un pouce de terrain qui ne fût cultivé ; la nature et l'art s'étaient plu à l'embellir à l'envie. Les romances espagnoles ne tarissent pas sur le paradis andalous. Jamais la population n'y fut plus considérable qu'à cette époque ; le territoire de Séville comptait plus de 20,000 villages et bourgs ; et lors de la reddition de la ville en 1248, 300,000 Arabes sortirent de ses portes. Des millions d'hommes émigrèrent, quand le sombre fanatisme de la maison d'Autriche les menaça de l'inquisition. Avec eux l'Espagne perdit le meilleur élément de sa puissance productive, et cette perte, elle ne l'a pas encore réparée.

La domination des Arabes en Sicile, à partir de 827, ne fut guère moins bienfaisante, quoiqu'elle eût beaucoup moins duré. Par leur douceur et leur modération, ils surent, comme en Egypte, obtenir l'affection des habitants. L'île, se relevant de sa détresse et de son abandon, retrouva bientôt son ancienne

prospérité, et vit ajouter à ses richesses naturelles la canne à sucre, le coton et la manne. Syracuse et Marsala devinrent les centres d'un commerce animé, non-seulement avec les contrées arabes, mais encore avec l'Italie. Ce commerce franchit même les Alpes ; car les manteaux que les empereurs d'Allemagne portaient à leur couronnement, sortaient des fabriques arabes. Quant aux établissements des Arabes sur les côtes de l'Italie inférieure et en Sardaigne, ils furent de courte durée, et ressemblèrent plutôt à des postes avancés d'un ennemi qu'à des colonies laborieuses. Les Normands finirent par s'en rendre maîtres, et ils firent, de 1060 à 1090, la conquête de la Sicile.

VI

Un peuple animé de l'ardeur qui possédait les Arabes, après avoir traversé des déserts brûlants et franchi des neiges éternelles, ne devait pas, on le conçoit, s'arrêter devant les flots de la mer. Nous aurons donc à mentionner chez les Arabes une navigation et un commerce maritime. Déjà la position de l'Arabie entre deux grands golfes, ouvrant, l'un, presque en ligne droite, le chemin du sud, l'autre, par une courbe légère, la route de l'est, et conduisant par conséquent au littoral de deux parties du monde, dut de bonne heure inspirer à ses habitants le goût de la mer et les familiariser avec elle. Comme nous savons que les Indous et les Egyptiens avaient cet élément en horreur, nous sommes obligés d'attribuer aux Arabes les anciens voyages de l'Inde déjà mentionnés dans la Bible. Il est possible que des navires phéniciens isolés aient entrepris de pareils voyages, malgré le défaut de communication directe entre leurs ports et ceux de l'Arabie ; mais l'histoire ancienne constate que le commerce de l'Inde se faisait principalement par l'intermédiaire des marchés arabes. Une intelligence plus complète du sanscrit a démontré qu'entre les contrées de l'ouest, les anciens Indous ne connaissaient que l'Arabie, désignée par eux sous le nom de Yavanen, ou pays de l'encens. Il n'est donc pas surprenant que, fidèles à

une habitude si ancienne et si naturelle, les Arabes aient déployé avec éclat leur aptitude maritime dans la période de leur domination.

Il y a lieu, toutefois, de faire quelques réserves. De quelques acquisitions de détail que la géographie soit redevable aux expéditions commerciales des Arabes, ils n'ont pas fait faire un pas à la théorie de la configuration et de la forme de notre planète. Ils se représentaient l'Afrique comme une île que le Nil entourait, et supposaient la mer Caspienne en communication avec la mer de la Chine. Ils ne parvinrent jamais au delà du détroit de Gibraltar ; car l'histoire des huit Arabes qui, en 1147, seraient partis de Lisbonne, avec l'intention de franchir l'Océan, est controuvée. Chez aucun géographe arabe on ne découvre, nous ne dirons pas la conviction, mais même le pressentiment d'une route de l'Inde par l'ouest, ou de l'existence d'un autre hémisphère. Sous ce rapport, ils ont complétement perdu de vue les traditions des Grecs, leurs maîtres. Leur commerce maritime eut pour principal théâtre les mers du sud-est, où, à l'aide d'une domination qui embrassait les deux continents de l'Asie et de l'Afrique, ils pénétrèrent plus loin qu'aucun autre peuple avant eux. Cependant les Arabes ne firent pas proprement des découvertes comme les Phéniciens et les Carthaginois. La circumnavigation de l'Afrique, les voyages d'Hannon et d'Himilcon, avaient pour but avoué la découverte de nouvelles routes, l'exploitation de nouvelles contrées ; c'étaient moins des spéculations de commerce que des entreprises nationales, ordonnées et préparées par l'Etat. Chez les Arabes, au contraire, le commerce maritime n'était qu'un intérêt privé. Tandis que le gouvernement, comme nous l'avons vu, venait activement en aide au commerce de terre, et créait en sa faveur des institutions de toute espèce, le commerce maritime resta abandonné à lui-même. Les guerres des Arabes furent principalement continentales ; la Perse, l'Inde et l'Afrique septentrionale furent envahies et conquises par terre ; quant à l'Espagne et à la Sicile, s'il fallut les aborder par mer, on

n'employa pour y conduire les troupes que des bâtiments de transport. L'histoire ne connaît pas de flotte arabe ni de guerre navale des Arabes (1).

Les Abbassides se préoccupaient très-peu de la marine. Le califat maintenait mieux ses provinces avec des forces de terre, et jamais il ne songea à entreprendre de conquêtes par mer en Inde et en Chine. Mais les dynasties mahométanes établies sur les bords de la Méditerranée, furent obligées de donner des soins à la navigation. Leur marine, du reste, appartient à une époque postérieure; dégénérant en piraterie, elle ne rendit aucun service au commerce, et resta toujours bien inférieure à la marine militaire de Venise ou de Gênes.

Le commerce maritime des Arabes était privé des avantages que les guerres religieuses procuraient à leur commerce de terre. Ajoutons que la construction des navires était restée chez eux dans l'enfance. Il paraît qu'un bâtiment arabe, au septième siècle de l'ère chrétienne, était construit exactement comme sept siècles avant cette ère. La cale était large et plate, les planches attachées à la quille au moyen de cordes en écorce de palmier; les voiles étaient en feuilles du même arbre. Avec ces frêles embarcations, faites dans l'origine pour les écueils et les bancs de sable de la mer Rouge, on s'aventurait hors du détroit, et le fait de la navigation arabe avec l'Inde, dans l'antiquité, prouve l'assistance que, dès cette époque, les moussons prêtaient à ces téméraires entreprises. Dans aucune autre mer, la coïncidence des courants et des vents n'est plus régulièrement établie, ni plus rarement troublée par des tempêtes. Le trajet est des plus faciles et des plus sûrs. Comment l'Arabe eût-il abandonné une voie déjà si heureusement parcourue, à une époque où l'enthousiasme de la victoire le possédait, et où la croyance à la

(1) On pourrait objecter le siége de Constantinople et le feu grégeois. Mais les Arabes étaient venus par terre, à travers l'Asie Mineure, et les navires qu'ils construisirent pour le trajet de l'étroit canal du Bosphore, ne méritaient sans doute guère le nom de flotte. C'étaient des embarcations dans le genre de celles qu'on emploierait pour le siége d'une ville située sur un grand fleuve.

prédestination l'affranchissait de toute crainte? Aussi, voyons-nous sortir des deux golfes une navigation arabe, qui ne se borne plus aux trajets accoutumés de l'Indoustan, mais s'avance jusqu'à la Péninsule orientale, et ne tarde pas à atteindre, en franchissant l'archipel voisin, cette Chine, où conduisaient déjà des routes de terre. Un coup d'œil jeté sur la carte nous fait reconnaître que cette navigation, surtout à partir du golfe Persique, ne cesse presque en aucun endroit d'être du cabotage. Les relations arabes font foi, du reste, que le commerce maritime se faisait alors de rivage à rivage, d'île en île et de ville en ville, le long du littoral. Il y a lieu de croire aussi qu'on n'attachait pas au temps beaucoup de prix. On n'éprouvait donc pas le besoin de la boussole, dont une erreur très-répandue attribue aux Arabes la connaissance, l'usage, et jusqu'à l'invention, pour expliquer l'essor de leur navigation maritime. L'opinion que les Chinois étaient avant eux en possession de cet instrument, n'est pareillement qu'une hypothèse ; les deux peuples pouvaient bien connaître la propriété de l'aimant, mais ils ne l'appliquèrent pas à la navigation, avant d'avoir été instruits par l'exemple de l'Italie. Il est du reste très-vraisemblable que les Chinois étaient supérieurs aux Arabes dans la construction navale, et que ceux-ci s'instruisirent à leur école, qu'ils employèrent même des bâtiments chinois dans ces parages, comme ils firent des bâtiments grecs, espagnols et italiens dans la Méditerranée.

Ces observations préalables étaient nécessaires pour écarter, avec l'autorité de la critique, une multitude d'hypothèses en partie fondées sur les relations fabuleuses des *Mille et une Nuits*, et pour ramener à une exacte proportion l'importance et l'étendue du commerce maritime des Arabes ; elles laissent, du reste, encore à ce commerce un assez beau domaine.

La conquête du vaste empire des Perses, et surtout l'établissement du califat à Bagdad, ayant assuré, pour trois siècles, aux Arabes, la prépondérance en Asie, leur commerce maritime chercha naturellement la mer la plus proche, c'est-à-dire le

golfe Persique. Depuis les beaux jours de Babylone, ce golfe avait été fort négligé; Alexandre était mort trop tôt pour l'exécution de ses plans, et les Perses n'avaient ni goût ni aptitude pour la navigation. Le commerce de l'Inde avait passé presque tout entier dans le golfe Arabique et dans les entrepôts égyptiens. Trouver une route plus courte et plus directe, et s'affranchir d'une coûteuse entremise, parut aux Abbassides un problème d'autant plus pressant à résoudre, que, par suite des progrès du bien-être et du luxe, la demande des produits de l'Inde se généralisait et s'accroissait tous les jours davantage. L'importation par terre ne pouvait suffire, surtout pour la Mésopotamie et l'Asie occidentale. Mais la nature elle-même indiqua aux califes dans le grand fleuve qu'ils voyaient chaque jour couler sous les murs de leur palais, la voie la plus directe et la meilleure. La navigation fut rétablie sur l'Euphrate et sur le Tigre; le golfe Persique, abandonné depuis des siècles, se couvrit de voiles et de pavillons, et vit des cités florissantes s'élever sur ses bords. Comme dans tous les autres lieux où l'Arabe portait son ardeur, la semence fructifia avec une rapidité merveilleuse et avec un plein succès. Bassora, primitivement colonie militaire fondée par Omar, mit à la disposition du commerce son incomparable situation au-dessous du confluent des deux fleuves, et eut bientôt égalé Alexandrie. Le golfe offrait d'autres ports animés, Siraf et Ormus sur son rivage oriental, El Katif et Mascate sur son rivage occidental. Mais tous relevaient de Bassora, où se concentraient les importations et les exportations de l'intérieur du continent. Mascate seule trafiquait directement avec la Mecque et les places de l'Égypte, et servait d'entrepôt pour les marchandises de l'Inde qui, destinées à l'ouest, préféraient par divers motifs le marché intermédiaire de l'Arabie. Mascate était le premier port de relâche et le point où il était le plus facile de profiter, pour la traversée, du vent et du courant. Un grand nombre de petites îles diminuaient les difficultés de la navigation dans le golfe. Plusieurs étaient visitées dans un but de commerce; on était surtout attiré dans les îles

de Bahreïn et de Kharedsch, par des perles estimées à l'égal des plus belles de Ceylan.

Ce ne fut que plus tard et temporairement que les Arabes subjuguèrent l'intérieur de l'Inde. Leurs établissements sur l'Indus et dans le Pendjab étaient, avant tout, des postes militaires ; ils furent aussi utilisés par le commerce, mais par un commerce qui se bornait à la partie septentrionale de l'Indoustan ; les productions délicates du midi ne pouvaient être obtenues que par la voie de mer. Durant cette période, les Arabes visitèrent sur le littoral à peu près les mêmes places de commerce que dans l'antiquité. La renommée de leur nouveau rôle et de leur puissance avait pénétré jusque dans l'Inde, et leur y avait procuré, entre autres avantages, l'amitié du roi Balhara, maître d'un vaste territoire correspondant à la présidence actuelle de Bombay. Bérouh (Béroah) était le port, Nahrwalla (Puttan-Somnaut), la capitale de ce royaume. Une sorte de traité de commerce paraît avoir été passée, sinon entre le califat et le gouvernement indien, du moins entre celui-ci et les marchands arabes ; car ils jouissaient du traitement le plus favorable, tant à l'importation qu'à l'exportation. Par suite de ces faveurs, leurs établissements se multiplièrent rapidement sur la côte de Malabar, et les villes de Sendabour, de Mangalore, de Fandarina, de Calicut, de Caucamali, etc., avaient l'aspect de colonies arabes. La religion de Mahomet y était pratiquée et enseignée librement, et elle y fit, par la persuasion, de nombreux prosélytes. La meilleure intelligence régnait entre les étrangers et des indigènes enrichis par un commerce auquel ne se mêlait aucune arrière-pensée politique menaçante pour leur indépendance. Les produits du pays affluaient en masse vers les ports ; le poivre, en particulier, avait pour principal marché Caucamali. Cette place était en même temps le lieu de relâche habituel des navires faisant voile pour Ceylan, l'Inde au delà du Gange et la Chine.

Ceylan, la Taprobane des anciens, est, dans l'océan Indien, le dernier point jusqu'ici connu de nous. Ce qui est au delà

est nouveau, ou du moins pour la première fois constaté avec certitude. La source principale que nous offre à cet égard la littérature arabe, consiste dans les relations de deux marchands du neuvième siècle; bien que ces relations soient souvent contradictoires et vagues, de manière à rendre difficile la détermination précise des lieux, il ne peut s'élever de doute sur le fait même des voyages; plusieurs contrées sont exactement décrites, et la critique peut aider à reconnaître les autres.

Les Arabes tiraient des îles Maldives ces cordages d'écorce de palmier qui leur servaient à joindre les pièces de leurs embarcations, des vêtements confectionnés avec la même màtière, de l'ambre, du poisson, du miel, etc. Ceylan leur fournissait des pierres précieuses, des perles, sa précieuse cannelle, et de la muscade. Les étrangers avaient, dans cette île, le monopole de la vente du vin, à peu près comme, récemment, les Anglais celui de l'opium à Canton. On retrouve la côte de Coromandel dans le pays des Rami, d'où venait le camphre, où vivait la licorne, et où se fabriquaient des mousselines d'une telle finesse qu'elles pouvaient passer par une bague et méritaient d'être appelées de l'air tissu. Si, parmi les autres articles, on mentionne aussi l'or et les pelléteries, qui, très-certainement, n'appartiennent pas à cette contrée, leur présence s'explique par le commerce qui, de Moultan, dans l'Inde septentrionale, par la voie de terre ou par celle du Gange, se prolongeait jusqu'à l'extrémité méridionale de la Péninsule. Déjà les anciens connaissaient les routes de caravanes du Caboul et du Thibet, et l'activité qui a toujours régné dans le commerce intérieur de l'Inde, permet de croire que les importations du nord se distribuaient aisément dans toute l'étendue du pays. De la côte de Coromandel la navigation se dirigeait vers les îles Nicobar, puis vers celles de la Sonde. Lesquelles, entre ces dernières, étaient connues des Arabes? Ce point est un sujet de controverse, et il exigerait, pour être résolu, une connaissance plus profonde de la langue et de la littérature de ce peuple. Il y a des raisons plausibles de reconnaître Sumatra dans Kala, Java dans Djaba, Bornéo

dans Suborma. Du moins les productions citées en première ligne par les Arabes, telles que le camphre, le bois de sandal, l'ambre, le bois d'ébène, l'aloës, l'ivoire, l'indigo, le cuivre, et certaines particularités, comme les éruptions volcaniques de Java, présentent de grandes concordances. On a cherché les Moluques dans les îles fabuleuses de Wakwak, mais il est probable que les musulmans n'ont jamais abordé dans ces îles qu'en imagination.

Dans l'Inde au delà du Gange, les Arabes connaissaient la presqu'île de Malacca (Malaï), Siam (Sanf) et la Cochinchine (Mabed) ; mais, se bornant à visiter les places du littoral, ils demeurèrent dans l'ignorance sur l'intérieur de ces pays ; et c'est ce qui explique comment ils les prirent pour des îles. Quant au pays des Birmans et aux bouches du Gange, ils ne paraissent pas y avoir touché. Ils naviguaient vers le sud-est, suivant la route qui les conduisait en Chine, digne but de leurs expéditions commerciales. Dans les eaux de la Chine, de même que dans la mer qui sépare l'Inde de l'Arabie, des vents réguliers facilitaient la navigation ; aussi, presque à la même époque où les musulmans, franchissant en caravanes les steppes et les Alpes de la haute Asie, mettaient le pied sur le sol du Céleste Empire, voyons-nous aussi leurs embarcations vacillantes et fragiles entrer dans le port de Kan-fou, le Canton actuel. Nous avons parlé plus haut de l'alliance de la dynastie des Tang avec les Abbassides. Les Arabes, établis à Canton, en éprouvèrent les bons effets. Ils obtinrent aisément une juridiction propre et le libre exercice de leur culte. Les droits d'importation, il est vrai, étaient fort élevés et allaient jusqu'à 30 p. 100. Les marchandises étaient tenues durant six mois sous le séquestre, jusqu'à l'arrivée du dernier navire de la saison. Elles étaient alors mises en vente toutes à la fois, et il n'était pas rare de voir l'autorité chinoise fixer elle-même les prix. En dépit de ces entraves et de ces abus, le commerce maritime des Arabes avec la Chine ne laissait pas d'être considérable ; ce n'était point une spéculation hasardeuse de quelques particuliers, mais bien un mouvement régulier d'af-

faires actives et sérieuses. Le marchand arabe apportait à Canton, outre les produits de son sol et de son industrie, les articles qu'il avait achetés en route sur les marchés de l'Inde, car les Chinois pratiquaient du côté de la mer la même politique d'isolement que sur leurs frontières de terre. Les navires des Chinois, quoique bien mieux construits que ceux des Arabes, ne dépassaient guère le rayon de leurs côtes et des îles voisines. Aucune place n'était plus avantageusement située que Canton, pour devenir l'entrepôt du commerce extérieur de la Chine. Dès l'époque la plus reculée, un certain mouvement paraît avoir existé sur ce point, et l'on comprend combien l'arrivée d'étrangers dut l'accroître. A cette place aboutissaient des routes partant du cœur de l'empire, et les Arabes jouissaient du privilége de pénétrer dans l'intérieur du pays pour y vendre les marchandises qui n'avaient pu trouver d'acheteurs à Canton. Ils se trouvaient en mesure d'acheter les articles chinois sur les lieux mêmes de production, et leur exportation en étoffes de soie, nankins, papier, porcelaine, ouvrages sculptés en ivoire et marqueterie en bois, fut importante pour l'époque. Aux Arabes revient l'honneur d'avoir soulevé le voile qui cachait un pays dont la physionomie ne nous apparaît dans l'antiquité que vague et confuse, bien que, du reste, les meilleures preuves de la grande ancienneté de sa civilisation doivent être demandées à l'histoire du commerce.

Au sud, les Arabes visitaient la côte orientale d'Afrique. Les ports du golfe Persique, notamment Siraf et Ormus, prenaient à cette navigation une plus grande part que ceux de la mer Rouge. Leurs navires, plus solidement construits, étaient mieux en état d'affronter une mer parfois orageuse. Déjà le trajet jusqu'à l'île de Socotora et au cap Guardafui (1), qui forme la pointe la plus orientale du continent africain, avait ses difficultés, et plus loin on entre dans le

(1) C'est ici que la légende plaçait la montagne d'aimant qui arrachait les clous des navires qui passaient. Serait-ce là la cause pour laquelle les Arabes joignaient leurs embarcations avec des cordes d'écorce de palmier?

canal de Mozambique, encore aujourd'hui redouté. Il n'est donc pas vraisemblable que des navires arabes aient jamais touché à Madagascar, à moins d'y avoir été jetés par la tempête ; car cette île ne peut être abordée sûrement que du côté de l'est par la haute mer, et il est probable qu'au lieu de prendre cette direction, les Arabes suivaient, autant que possible, le littoral du continent africain. Il est même prouvé qu'ils s'avancèrent le long de ce littoral jusqu'au delà du 20e degré de latitude sud, ou à 12 degrés à peine de son extrémité méridionale. Sur les côtes de Zanguebar, de Mozambique et de Sofala, jusque vers les limites de la Cafrerie, ils fondèrent ces établissements dont les Portugais, six siècles plus tard, firent la découverte comme de pays nouveaux. Cependant l'intérieur demeura inconnu aux Arabes ; ils se contentèrent d'occuper les ports où les indigènes, appelés Zindjé, venaient échanger, contre les objets qui pouvaient satisfaire à leurs besoins restreints, l'or, pour eux-mêmes inutile, dont abondaient les montagnes et les fleuves du Monomotapa et de Manica. D'autres articles étaient recherchés pour l'exportation, l'ivoire, l'écaille et l'ambre ; mais l'or fut toujours le principal.

Nous avons complété notre revue du commerce des Arabes. Nous l'avons retracé avec quelque détail, non-seulement à cause de l'intérêt qui lui est propre, mais aussi parce que ses deux principaux théâtres, l'Asie et l'Afrique, vont désormais s'éclipser peu à peu dans notre histoire, pour ne reprendre une nouvelle importance que dans les temps modernes. Nous n'avons pas à rechercher les causes qui ont amené la décadence de la domination des Arabes et, avec elle, de leur civilisation et de leur vaste commerce. En Asie, leur période de splendeur expire avec les Abbassides ; ils continuent encore à jeter quelque éclat en Afrique, et plus tard qu'ailleurs en Espagne. Mais, à la fin du moyen âge, l'ancienne barbarie a repris partout le dessus ; l'Inde et la Chine sont rentrées dans leur immobilité et dans leur isolement séculaires ; l'invasion des Mongols a enseveli sous des ruines les magnificences du

califat, et, bien que le croissant turc brille sur les dômes de Constantinople, et que l'étendard du prophète se déploie victorieux jusque sur les bords du Danube, l'islamisme n'est plus désormais qu'un cri de guerre, d'une guerre dévastatrice; ses germes féconds de civilisation et de progrès ont péri; les fleurs et les fruits qu'il portait dans la vigueur de sa jeunesse, sont desséchés ou pourris. Pétrifié dans des prescriptions tout extérieures, l'esprit qui l'animait a abandonné la forme; sans vertu propre, incapable de perfectionnement, il se maintient dans une langueur qui, depuis l'affaiblissement du fanatisme religieux, paralyse chez ses sectateurs toute activité, toute faculté productive, et les conduit à une dissolution lente, mais inévitable. D'un autre côté, c'est à ce même moment que les conquêtes faites dans le silence par le christianisme se révèlent, et, chaque jour plus apparentes, approchent de leur plein développement. Mais ne nous écartons pas de notre sujet : où faut-il chercher actuellement le commerce de l'Asie et de l'Afrique, si ce n'est sur les grands marchés de l'Europe et de l'Amérique ? Par lui-même il ne serait rien ; c'est de l'Europe et de l'Amérique qu'il reçoit le mouvement et la vie (1).

(1) Les travaux des orientalistes français ont beaucoup contribué à répandre du jour sur la géographie et le commerce des Arabes. L'auteur de cette histoire y a puisé largement et utilement. Nous croyons rendre service à ceux de nos lecteurs qui désireront de plus amples détails sur l'objet du présent chapitre, en signalant à leur attention particulière quelques-unes des savantes publications de M. Reinaud, de l'Institut, qui y ont également trait et dont voici les titres : *Géographie d'Aboulféda*, traduction française, particulièrement le tome Ier, servant d'Introduction ; *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la Chine, dans le neuvième siècle de l'ère chrétienne*, Paris, 1845, 2 vol. in-18 ; *Extraits des Historiens arabes, relatifs aux guerres des Croisades*, Paris, 1829 ; *Invasion des Sarrasins en France et de France en Savoie, en Piémont et dans la Suisse*, Paris, 1836, in-8 ; *Mémoire sur l'Inde*, dans le tome XVIII du recueil de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres. — M. Scherer a lui-même donné, p. 224, l'énumération des principaux auteurs arabes qui ont servi de base à ces travaux. Observons ici qu'il s'y est glissé une erreur de noms : il faut Massoudi au lieu de Medousi ; de plus, au lieu d'Idrisi, les orientalistes français ont l'habitude d'écrire Édrisi. C. V.

III. — Les Italiens.

I

L'état de guerre entre les Grecs et les Arabes, durant les premiers siècles de l'ère mahométane, réduisit les échanges entre les deux peuples aux nécessités des provinces frontières. Les relations de Constantinople avec l'Inde furent entravées, car les Arabes, maîtres du golfe Arabique et du golfe Persique, en avaient le monopole, et quelque vaste que fût le rayon de leurs expéditions commerciales, la haine religieuse contre les chrétiens élevait ici une barrière qu'on hésitait à franchir. Aussi Alexandrie et les ports de la Syrie n'eurent-ils, au septième et au huitième siècle, que des rapports insignifiants et clandestins avec l'empire grec, qui se procurait plus sûrement, quoique avec plus de frais, par la longue route de la mer Caspienne et de la Boukharie, les articles de l'Inde offrant le moins de poids et le plus de prix. Un état de choses si anormal ne pouvait pas subsister à la longue. Quand la première ardeur des Arabes se fut refroidie, que la politique se fit écouter à côté de la religion, et que l'Afrique se sépara du grand empire des califes pour former des États indépendants, les routes naturelles et traditionnelles du commerce international ne purent manquer de se rouvrir, surtout dans un domaine aussi favorable que le bassin de la Méditerranée.

Nous avons déjà exposé à quel point la propagande guerrière de l'islamisme modifia la politique d'isolement que la cour de Byzance avait adoptée vis-à-vis des autres pays de l'Europe chrétienne. Ces pays étaient encore dans le travail d'enfantement d'une civilisation nouvelle, fondée sur les ruines de l'ancienne Rome. L'éducation de peuples barbares et leur constitution en Etats policés ne pouvaient s'opérer que lentement, et là où tout avait été démoli, il s'agissait tout d'abord de

trouver des emplacements pour rebâtir. Les développements de l'*Aperçu général* nous dispensent de revenir sur ce sujet.

Parmi les contrées de l'Europe occidentale, l'empire grec commença par se rapprocher de l'Italie, géographiquement la plus voisine, et qui, par l'exarchat de Ravenne, avait été quelque temps rattachée politiquement à Constantinople. L'exarchat fut, il est vrai, conquis par les Lombards, en 752 ; mais les Lombards, le dernier des peuples barbares qui s'établirent au delà des Alpes, y trouvèrent déjà plus d'ordre que leurs devanciers, ils s'amalgamèrent plus promptement avec les indigènes, et parurent disposés à cultiver les germes de civilisation qui poussaient au milieu des décombres du passé. Ainsi, dès le commencement du neuvième siècle, quand Charlemagne posa sur son front la couronne des empereurs romains, l'Italie avait triomphé de la barbarie, et, précédant le reste de l'Europe, se trouvait au début d'une brillante période de civilisation. Nous prenons ce moment comme point de départ de notre exposé.

Si, même dans les temps éclairés, où les événements et les démêlés des nations entre elles sont étudiés et recueillis avec soin, où les matériaux historiques manquent le moins, le développement et la marche du commerce n'obtiennent qu'une attention faible et superficielle, on comprend que nulle période peut-être ne soit plus pauvre en documents que celle qui s'est écoulée de la chute de Rome aux croisades.

Nous faisons abstraction des Arabes, il ne s'agit ici que de l'Europe et des pays chrétiens. La littérature byzantine, qui devrait être la plus riche, ne nous entretient, on l'a déjà dit, dans ses chroniques insipides, que d'intrigues de palais, de fêtes de cour, de scandales de théâtre et de controverses théologiques. A peine si elle nous offre quelques détails concernant les opérations militaires. A un degré plus bas encore, s'il est possible, se placent les annales écrites en Italie par des moines. Ainsi, nous cherchons inutilement des informations dignes de foi sur l'histoire commerciale des villes qui surgirent vers cette époque, et y fondèrent leur grandeur et leur prospérité à ve-

nir. Nous connaissons l'origine de Venise, et même jusqu'à un certain point sa constitution primitive; mais, des commencements et des progrès de son commerce, du caractère qu'il présentait alors, nous ne savons presque rien. On peut en dire autant de Gênes, de Pise et d'Amalfi. Le jour ne commence à poindre qu'avec les croisades; encore, si l'on consulte les documents historiques des plus beaux temps des républiques italiennes, l'histoire du commerce n'y trouve-t-elle que des données très-incomplètes. Ils contiennent de grands détails sur tous les sujets possibles, mais fort peu de chose sur le commerce et sur le système commercial. Dans leur politique ombrageuse, dans leurs jalousies et leurs inimitiés sans fin, ces républiques avaient peur de la publicité en cette matière. Elles ne s'unirent jamais, comme les villes anséatiques, dans une communauté de principes; chacune agissait pour elle-même et contre les autres.

Un examen comparatif de l'état général du monde est donc nécessaire pour donner l'idée des points de départ et des commencements du commerce italien. Le cabotage avec la France vers l'ouest, et avec les provinces grecques de l'Adriatique et de la mer Ionienne vers l'est, tel a été, sans doute, son premier pas. Il avança peu à peu dans cette voie, principalement grâce à l'avantage que donnaient alors aux Italiens sur les Grecs des navires plus solidement construits et des connaissances nautiques supérieures. Mais il serait difficile de fixer l'époque précise où des navires italiens abordèrent pour la première fois en Égypte et en Syrie, et où s'ouvrit par conséquent le plus important de leurs trafics, la source de leur richesse et de leur puissance, le commerce du Levant. En se reportant à l'histoire du septième et du huitième siècle, on reconnaît que les villes d'Italie ne pouvaient, sans péril, trafiquer avec l'Égypte, par la raison que leur littoral était continuellement attaqué par les Sarrasins, qui s'y établirent même sur plusieurs points.

Mais alors comment s'expliquer la consommation de produits du Levant qui, bien que peu considérable et réservée à un

petit nombre de privilégiés, avait lieu à cette époque en Italie, en Allemagne même et dans d'autres contrées de l'Europe? Par quelle voie et par quelles mains étaient importés ces produits? Par Constantinople, d'abord, on ne saurait en douter. Car il ne faut pas prendre trop à la lettre l'isolement de l'empire grec par rapport à l'Occident, et indépendamment des présents que la cour de Byzance adressait souvent à d'autres cours, il est probable que, de temps en temps, le commerce faisait dès lors quelques expéditions de marchandises. Nous savons que quelques-uns des princes goths, vandales, francs, etc., au milieu de la barbarie dans laquelle étaient plongés leurs États, avaient le goût du luxe, et ne pouvaient le satisfaire qu'au moyen des envois de l'Orient. Or, il exista toujours autant de commerce qu'il était nécessaire à cet effet, et les importations dont il s'agit ne semblent pas pouvoir s'être opérées autrement que par l'entremise des villes maritimes de l'Italie. Que les Vénitiens, nés hommes de mer, aient, dès les premiers siècles de leur existence politique, entrepris des voyages directs jusqu'à Constantinople, c'est non-seulement possible, mais très-vraisemblable. Les Grecs aussi, qui, par l'exarchat de Ravenne, avaient un pied sur le sol de l'Italie, purent en visiter les côtes avec leurs navires. Mais il ne faut pas généraliser des faits isolés, ni chercher à grouper des exceptions. Jusqu'au neuvième siècle le commerce des Italiens avec le Levant ne put être qu'accidentel, temporaire, et de très-peu d'importance, vu l'exiguïté de la demande et de la consommation.

L'existence d'articles du Levant en Italie et dans l'Europe occidentale trouve une autre explication non moins plausible. Les navires italiens eurent de bonne heure à transporter les pèlerins qui se rendaient en Palestine ou qui en revenaient, au moins les pèlerins d'Italie et des pays limitrophes. Les Arabes, qui vénéraient aussi Jérusalem comme une ville sainte, ne mettaient point obstacle à ces paisibles pèlerinages. Mais au zèle religieux se mêla l'amour du gain, et il y a lieu de croire que le marchand chrétien, comme le marchand mu-

sulman, profitait de l'occasion, et, après avoir fait sa prière au tombeau du Sauveur, trouvait le temps de conclure des marchés avantageux. Jérusalem n'était point la Mecque, ni le pèlerinage un devoir religieux pour les chrétiens; nous savons néanmoins que, dès l'époque de Constantin, ces visites au tombeau du Christ étaient en usage parmi eux, que de siècle en siècle elles devinrent plus fréquentes, et que les empêchements qu'elles éprouvèrent de la part des Turcs Seldjoucides, furent la première cause des croisades. Il n'est pas moins constant que le Saint Sépulcre à Jérusalem était, à peu près comme la Caaba de la Mecque, entouré d'un bazar, ce qui implique une certaine activité commerciale. Les pèlerins y trouvaient un riche assortiment des produits de l'Orient, qu'ils achetaient pour les revendre dans leur pays. Toutefois on ne saurait induire de ces faits l'existence d'un négoce régulier pareil à celui que faisaient les Arabes. Ces derniers, à part leur génie commercial et les encouragements que le Coran lui donnait, à part l'étendue et l'unité de leur empire, avaient à pourvoir aux besoins d'une civilisation beaucoup plus avancée que ne l'était celle des États européens à cette époque.

II

La première ville d'Italie dont on constate avec certitude le commerce maritime et les relations avec le Levant, est Amalfi, située sur le golfe de Salerne, à une dizaine de lieues au sud de Naples. Sa marine prit un développement vigoureux dans les luttes avec les Arabes, et garantit Rome, en 849, d'une invasion qui la menaçait. Tandis que Naples et Gaëte perdirent leur indépendance, Amalfi sut maintenir la sienne, et, se constituant en république, trouva d'abondantes ressources dans le commerce et dans la navigation. Ses négociants possédaient un grand nombre de maisons et de magasins à Palerme, à Syracuse, à Messine et dans d'autres villes de la Sicile, d'où probablement ils se rendaient en Afrique. Au dixième siècle, on rencontre dans les ports d'Alexandrie

et de Beirout des navires amalfitains, affectés non-seulement au transport des pèlerins, mais spécialement aux opérations du commerce. Il est possible que l'importation par mer des produits d'Europe en Asie et en Afrique ait recommencé par cette voie. Amalfi trafiquait avec l'empire grec par Durazzo ; elle eut aussi des rapports directs avec Constantinople, où, la première avec Venise, elle paraît avoir obtenu des priviléges. Au temps de sa prospérité, elle comptait plus de cinquante mille habitants ; sa monnaie avait cours dans toute l'Italie, et même dans le Levant ; sa marine dominait dans les eaux de la Méditerranée ; ses lois de navigation furent partout adoptées et servirent de base au *Consulat de la mer*, qui fut rédigé plus tard.

On attribue l'invention de la boussole à un citoyen d'Amalfi, Flavio Gioja, et si des doutes subsistent à cet égard, il a eu du moins le mérite d'avoir amélioré et rendu plus applicable ce précieux instrument. Gênes et Pise se sont instruites à l'école d'Amalfi ; Pise, en particulier, hérita de sa puissance et de sa fortune. Déjà privée de sa liberté par les Normands, en 1131, Amalfi succomba peu d'années après, devant une flotte pisane qui la prit et la saccagea impitoyablement. Les habitants émigrèrent pour la plupart ; le port s'ensabla, et aujourd'hui des ruines témoignent seules de son importance, qui cessa au moment même où le commerce italien paraissait au jour de l'histoire et allait jeter un grand éclat.

L'origine de Venise est connue. Lors du sac d'Aquilée, les habitants de cette ville allèrent chercher dans la mer, sur les îles de sable des lagunes, un asile inaccessible aux hordes féroces d'Attila, et y fondèrent, en 450 après Jésus-Christ, un État sur des bases antiques. La mer, qui les entourait de toutes parts et à laquelle ils étaient redevables de leur indépendance, devint, par la force des choses, le théâtre de leur activité. Dans ces îles où la vague baignait le seuil de leurs maisons, et dont le terrain sablonneux n'offrait, pour ainsi dire, aucune plante, la navigation et le commerce étaient des nécessités d'existence. La pêche et la production du sel marin

furent les premières occupations des habitants et comme les premières assises d'un édifice qui se bâtit rapidement. Les pêcheries devinrent une pépinière d'excellents matelots, et fournirent, en même temps que les salines, des objets d'échange avec le continent, qui donnait en retour notamment des bois de construction. La sûreté avec laquelle se pratiquait ce commere ayant attiré de loin des colons et des capitaux, les îles se peuplèrent et s'enrichirent promptement. Le droit de cité s'y acquérait facilement et conférait la pleine jouissance de la liberté. Au milieu de l'Italie en proie à la dévastation, où périssaient la culture classique et les derniers restes de la liberté civile, ces îles de l'Adriatique apparaissent comme une oasis dans le désert. Elles étaient politiquement réunies sous une constitution strictement démocratique, avec des tribuns pour chefs ; une telle constitution était la mieux appropriée à leur état primitif, elle ne paralysait pas l'énergie que leurs habitants avaient besoin de déployer pour conserver leur existence. A ces conditions seulement, cette merveilleuse création pouvait se maintenir et se consolider. Lorsque le règne trop court de Théodoric le Grand fit un instant espérer que l'Italie était arrivée au terme de ses souffrances, et qu'elle ne tarderait pas à se relever, Venise était déjà assez forte pour braver la concurrence menaçante de Ravenne. Capitale de l'empire des Ostrogoths, Ravenne, dont Cassiodore, par de sages mesures, essaya de faire un entrepôt de commerce, et que sa situation semblait appeler à ce rôle, ne réalisa pas les espérances qu'on avait fondées sur elle. Pour le commerce maritime il lui manquait la chose essentielle, une marine, et elle fut dès lors obligée de recourir aux bâtiments de Venise. Ceux-ci, chargés alors de l'approvisionnement d'un vaste empire, commencèrent à étendre leur navigation ; ils parcoururent la mer Adriatique dans toute sa longueur, et en sortirent même pour visiter le littoral de l'empire grec. Voilà comment s'établirent les premières relations de Venise avec les Grecs. Elles se multiplièrent et s'affermirent quand Justinien déclara la guerre aux Ostrogoths et renversa leur empire

par les mains de ses généraux, Bélisaire et Narsès. Les Vénitiens, dans cette occasion, lui prêtèrent volontiers l'appui de leurs flottes ; car Ravenne, comme capitale de toute l'Italie, aurait pu devenir pour eux, avec le temps, une rivale dangereuse. Cette ville fut aussi, il est vrai, le siége de la domination des Grecs en Italie ; mais, outre qu'en reconnaissance du secours qu'ils avaient reçu, ils accordèrent aux Vénitiens de grands priviléges, les exarques étaient des hommes faibles, et les vues commerciales de Théodoric leur étaient complétement étrangères. Serrés de près par les Lombards, ils avaient assez à faire de veiller à leur propre défense, et recherchèrent avec empressement l'alliance d'une ville qui pouvait leur rendre de grands services, ne fût-ce que celui de maintenir toujours ouvertes les communications maritimes avec Constantinople.

La politique vénitienne s'appliqua de bonne heure à exploiter sans scrupule, au profit des intérêts matériels de la république, la faveur des circonstances. Cette politique s'accusa de plus en plus, lorsque, vers la fin du septième siècle, les diverses îles, qui jusque-là avaient eu chacune leurs tribuns investis d'une autorité égale, convinrent d'élire un chef commun, le doge. La forme du gouvernement restait républicaine, mais l'unité était réalisée. Le rêve de la domination maritime et commerciale prit chaque jour plus de consistance, et devint une maxime de l'État. Le développement de Venise, toutefois, fut pénible et lent. Ce fut seulement après la dernière invasion des peuples du nord, celle des Lombards, et après le rétablissement d'un certain ordre en Italie, qu'elle acquit un domaine où son activité commerciale pût sûrement se déployer. Elle fut assez habile pour obliger Charlemagne; des navires vénitiens assistèrent l'armée de ce prince au siége de Pavie. En retour, l'empereur reconnut formellement l'indépendance de la république, et lui conféra, en 802, un privilége pour le commerce dans ses États d'Italie. Elle fit confirmer son indépendance par l'empereur grec Nicéphore, et servit ainsi comme de limite entre les deux empires d'Orient

et d'Occident, entre la Lombardie, incorporée à la monarchie des Francs, et la Dalmatie, qui relevait de Byzance. La jalousie qui régnait entre les deux puissances, la prudente neutralité qu'elle garda au milieu de leurs démêlés, assurèrent sa liberté et son accroissement progressif.

A mesure que grandissait la marine vénitienne, la marine grecque dépérissait, surtout depuis que les Arabes étaient entrés dans la lice. Les empereurs byzantins trouvèrent commode d'opposer à ces derniers la marine italienne, et ils payèrent ses services par toutes sortes de priviléges, d'immunités et de monopoles, qui avantagèrent dans leurs États le commerce et la navigation des étrangers, aux dépens de leurs propres sujets. Nul doute que Venise fut la première à obtenir ces faveurs. En quoi consistaient-elles? Jusqu'au dixième siècle on manque sur ce point de données précises; seulement un traité conclu à cette époque entre Venise et Constantinople, confirme les anciens priviléges et en ajoute de nouveaux; de plus un auteur grec (1) déclare expressément que les Vénitiens possédaient, depuis un temps immémorial, des établissements à Constantinople et en Roumélie, et qu'ils y avaient acquis de grandes richesses. Ces établissements pouvaient-ils avoir un autre but, ces grandes richesses pouvaient-elles être acquises par un autre moyen que le commerce? Il a déjà été question, au chapitre des Byzantins, de la triste politique financière du gouvernement grec. Elle ruinait par des monopoles insensés le commerce national au dedans comme au dehors, paralysait l'esprit d'entreprise, et vendait les intérêts du pays aux étrangers. Aucune ville ne s'était trouvée plus tôt que Venise en mesure de profiter de ces favorables conjonctures; d'abord elle avait placé toute son existence, tout son avenir sur la navigation et sur le commerce, et ne se laissait distraire par aucune autre ambition; ensuite, mise par son heureuse situation à l'abri des

(1) On trouve dans l'auteur en question ces mots caractéristiques : « Les « Vénitiens sont nés de la mer, vagabonds comme les Phéniciens, et rusés « au dernier point. »

coups de la fortune, elle pouvait à loisir perfectionner les industries qui faisaient sa force, et augmenter sans cesse ses ressources. Le pacte d'amitié avec l'empire grec fut le fondement de la grandeur de Venise, et c'est de la part de ses premiers chefs une preuve de grande sagacité, d'avoir, dans des commencements humbles et incertains, su trouver la bonne voie, et de l'avoir ensuite poursuivie patiemment et constamment jusqu'au but. Sans préciser l'année, nous désignerons le règne de Justinien comme l'époque à laquelle remontent les premières relations commerciales de Venise avec Byzance. Elles se développèrent lentement jusqu'au dixième siècle où elles commencent à être mieux connues. Alors Venise aspire, non plus seulement à des avantages commerciaux, mais encore à des conquêtes territoriales. Elle se sent à l'étroit dans ses îles (1). Si les Ostrogoths et les Grecs n'avaient pas su se créer une puissance navale sur l'Adriatique, les Lombards et les Francs étaient encore plus incapables à cet égard. Venise régnait sans partage sur cette mer; ses navires n'étaient pas seulement de beaucoup les plus nombreux, mais aussi les mieux construits, les mieux montés et les mieux commandés. Cependant, pour mettre sa suprématie maritime hors de toute atteinte, elle eut deux luttes sérieuses à soutenir, l'une contre les Arabes, l'autre contre les pirates esclavons des côtes de la Dalmatie. Les premiers se retirèrent peu à peu, d'eux-mêmes; les seconds furent anéantis par le doge Orséolo II, et Narenta, leur repaire, fut détruit. A la même époque s'éclipsèrent les deux concurrentes commerciales de Venise, Ancône et Commachio. Elles n'avaient pu suffire à une lutte inégale contre les mêmes ennemis, et Venise s'était bien gardée de les secourir. Elle avait toujours vu d'un œil jaloux les salines et les pêcheries de Commachio, et, bien qu'elle eût elle-même beaucoup à souffrir des Sarrasins et des Narentins, elle se crut amplement

(1) L'une de ces îles, le Rialto, avait été choisie en 820 pour être la résidence permanente des doges; c'est depuis cette époque qu'elles prirent le nom collectif de Venise.

dédommagée de ses maux par la chute de ses rivales. Jamais peut-être politique commerciale ne fut plus égoïste que la sienne, et elle paraît d'autant plus choquante que ce n'est pas l'intérêt collectif d'une grande nation, mais l'intérêt restreint d'une ville de marchands qu'elle représente. La patrie italienne n'eut jamais rien à attendre du patriotisme de Venise. Combien de fois, au contraire, ne vit-elle pas cette ville prendre parti pour ses ennemis? Quelle fut la part de Venise aux sacrifices que les cités lombardes et toscanes s'imposèrent pour l'indépendance de l'Italie? Il est vrai que, moins égoïste, Venise ne serait pas devenue ce qu'elle a été, et que le fractionnement et l'impuissance, qui ont de tout temps caractérisé les aspirations des Italiens vers l'unité, justifient dans une certaine mesure l'isolement dans lequel elle demeura.

Malgré les guerres qui, par moments, éclataient entre les Sarrasins et les Italiens, l'amour du gain triompha de tous les scrupules religieux et de toutes les défenses politiques. Outre que, dans les deux premiers siècles de l'hégire, le fanatisme guerrier des Arabes avait rendu toute relation pacifique impossible, la plupart des gouvernements chrétiens, et en particulier le gouvernement grec, avaient sévèrement interdit de communiquer avec les infidèles. Venise, qui attachait beaucoup de prix à vivre en bonne intelligence avec Constantinople, s'était soumise à ces mesures. Mais on fermait les yeux, et on laissait faire ; les tempêtes et les vents contraires servaient d'excuse aux navires entrés dans les ports de la Syrie et de l'Egypte. On était ingénieux à introduire en contrebande des cargaisons prohibées. Ce fut au retour d'une de ces expéditions, en 828, que le corps de l'évangéliste saint Marc fut apporté d'Alexandrie à Venise, et que la république adopta ce saint pour patron. La preuve que ce commerce illicite continua et ne fit que s'accroître, se trouve dans les réclamations sérieuses que l'empereur grec Basile adressa au doge vers le milieu du dixième siècle. Les Vénitiens y étaient accusés non-seulement d'acheter des marchandises aux infidèles, mais même de fournir à ceux-ci des armes, du bois de con-

struction et des esclaves. La *Seigneurie* (1) s'empressa d'aggraver la prohibition existante; mais les contraventions ne cessèrent pas pour cela, on y mit seulement plus de circonspection.

Les Vénitiens paraissent avoir, de très-bonne heure, possédé sur l'Adriatique des ports et des stations maritimes destinés à servir de refuge à leur marine et d'entrepôts à leur commerce avec l'intérieur du continent. Mais ce ne fut que vers la fin du dixième siècle, sous l'heureuse administration du doge Orséolo II, qu'ils firent d'importantes acquisitions territoriales. Avec ce doge, commença la jeunesse de la république, après une robuste enfance. Il prit pied d'abord, en vertu d'un traité, sur la terre ferme du voisinage jusqu'aux environs de Trévise. Il rendit un plus grand service à son pays par la conquête des côtes de la Dalmatie. L'empire grec, auquel appartenaient ces côtes avec les îles qui en dépendent, n'y avait conservé qu'une ombre d'autorité; hors d'état de protéger des provinces si éloignées, il les avait abandonnées à elles-mêmes. Attaquées par les pirates de la Narenta, elles implorèrent le secours des Vénitiens, et furent soutenues en effet, mais autrement qu'elles ne le voulaient; car les sauveurs s'érigèrent en maîtres, et, en 997, tout le littoral, depuis le golfe de Quarnero jusqu'à la frontière de l'Albanie, reconnaissait la souveraineté du Lion ailé de Saint-Marc (2).

(1) La Seigneurie (*signoria*) était le conseil particulier du doge. Elle formait la tête de l'administration, et avait la direction active de toutes les forces de la république. C. V.

(2) Sur le littoral dalmate, la république slavonne de Raguse échappa seule aux griffes du Lion ailé de Saint-Marc. Une ville fondée, en 528 avant Jésus-Christ, par une colonie grecque d'Epidaure, avait été prise et détruite par les Slaves et par les Sarrasins au septième siècle. Ses habitants bâtirent, à quelques lieues de l'emplacement qu'elle occupait, la ville actuelle de Raguse. La position naturellement très-forte de cette dernière attira dans ses murs un grand nombre de réfugiés, durant les guerres dont les contrées environnantes étaient alors le théâtre. A la faveur de cette circonstance, la nouvelle ville s'accrut bientôt à ce point qu'elle put résister à la puissance de Venise, et que son pavillon fut le seul à paraître dans l'Adriatique à côté de celui de Saint-Marc. Afin d'être efficacement défendue contre l'ambition d'une rivale si supérieure, Raguse se plaça sous la pro-

L'Istrie passa en même temps sous son protectorat. Ces conquêtes eurent de très-grands résultats commerciaux. Elles ouvrirent un accès vers le Danube et les fertiles provinces qu'il parcourt ; et des communications par terre s'établirent des bords de l'Adriatique à ceux de la mer Noire et au sein de la Russie, antérieurement à celles avec l'Allemagne par les Alpes. Du moment que les Vénitiens tenaient la clef des greniers de la Hongrie et du Banat, ils n'avaient plus à s'alarmer des prohibitions de céréales ; l'approvisionnement régulier de leur ville était assuré. La Dalmatie, beaucoup mieux cultivée alors qu'elle ne l'est aujourd'hui, fournissait, outre du vin, de l'huile et des fruits de table, des bestiaux excellents, avec leurs produits divers. Les montagnes de l'Istrie étaient couvertes de superbes forêts. Le gouvernement de la république comprit ce qu'elles renfermaient de richesses,

tection des Turcs, qui avaient conquis en 1460 les provinces limitrophes de l'intérieur, l'Herzégovine, la Bosnie et l'Albanie. Elle payait à la Porte un tribut de cinq à dix mille ducats, obtenant en retour, outre sa protection, la jouissance, dans les Etats ottomans, de divers priviléges commerciaux et maritimes que les Italiens y avaient perdus. Ces faveurs excitèrent l'envie de Venise, qui essaya plusieurs fois de supprimer une concurrence si voisine. Mais la Porte n'abandonna pas sa protégée, et, à la paix de Passarowitz en 1718, les frontières respectives furent réglées de manière que Raguse, enclavée dans le territoire de l'empire turc, n'eût plus aucun point de contact avec celui des Vénitiens. Raguse était une république aristocratique, en grande partie sur le modèle de Venise. Elle servait d'entrepôt maritime à la moitié occidentale de la péninsule des Balkans. Mais elle s'occupait principalement de transports pour compte d'autrui, et ses navires s'y employaient sur toute la Méditerranée et même au delà du détroit de Gibraltar. Ses hommes de mer jouissaient d'une excellente réputation, et, dans plus d'une guerre maritime, on vit chacune des parties belligérantes essayer, à grand prix, de les attirer à son service. Charles-Quint, lors de son expédition contre Tunis en 1535, engagea des navires ragusains pour renforcer sa flotte. Ce fut de cette manière et par l'activité de ses constructions navales que cette république acquit une opulence extraordinaire. Ses deux plus belles époques furent la fin du quinzième siècle et celle du siècle dernier. Pendant les guerres de la révolution française, son pavillon, étant le seul pavillon neutre de la Méditerranée, s'empara de toute la navigation marchande. Mais cette prospérité s'éclipsa tout d'un coup, quand, en 1806, les Français occupèrent la Dalmatie. La république de Raguse cessa d'exister ; les Anglais et les Russes lui prirent tous ses navires, et une population dont toute la fortune était engagée dans les armements, tomba dans une profonde détresse.

et s'appliqua, par de sages mesures, à en bien régler l'exploitation. Les chantiers de la marine vénitienne furent établis dans les îles de la Dalmatie, dont les pêcheries formèrent une incomparable pépinière de matelots. Ce fut alors seulement que cette marine atteignit toute sa puissance et tout son développement. Les salines des nouvelles possessions procurèrent d'énormes bénéfices. Nous avons déjà mentionné le sel comme un des premiers articles du commerce de Venise, en partie recueilli dans les lagunes, en partie importé du voisinage. Les Vénitiens trouvèrent, en Istrie et en Dalmatie, des salines exploitées depuis un temps immémorial, et il y a lieu de penser qu'elles furent l'objet de leur plus vive sollicitude. Le sel joue un grand rôle dans leur histoire commerciale ; ils en avaient en quelque sorte le monopole; au moins l'exercèrent-ils longtemps dans la Hongrie, la Croatie et la partie orientale de l'Allemagne. Il est question, dans les chroniques, de quarante mille chevaux qui venaient chaque année de ces contrées charger du sel en Istrie. L'exportation était encore plus considérable par mer, surtout après qu'on eut grevé cette denrée d'un droit très-onéreux à la sortie par terre, de peur que la richesse croissante de la province n'excitât les convoitises de quelque puissant voisin. La navigation ne manquait jamais de fret, ni la marchandise de débouché. Nous rencontrons le sel vénitien dans presque tous les ports du Levant, et le trésor y trouvait une de ses recettes les plus fructueuses.

Il semble que ces conquêtes, opérées au préjudice des droits de souveraineté de l'empire grec, eussent dû brouiller Venise avec Constantinople. Mais la situation de cet empire était de nature à étouffer dans son germe toute querelle à ce sujet. Serrés de près sur les frontières du nord-ouest par les Bulgares et par les Hongrois, les empereurs grecs voyaient sans déplaisir aux mains des Vénitiens un littoral qu'ils étaient incapables de défendre. Ceux-ci, de leur côté, ne négligeaient rien pour entretenir la bonne intelligence; cet accroissement de leur puissance, disaient-ils, ne ferait que rendre leurs se-

cours plus prompts et plus efficaces; et bientôt Constantinople eut de nouveau besoin de ces secours. Les Normands, devenus maîtres de l'Italie inférieure, menaçaient de là le littoral grec, et particulièrement Durazzo. Il s'ensuivit une longue lutte dans laquelle, après diverses vicissitudes, la flotte vénitienne parvint enfin, par la défaite de Robert Guiscard en 1081, à délivrer pour jamais la Grèce des incursions des Normands. L'empereur Alexis Comnène, reconnaissant de ce service, confirma solennellement les Vénitiens dans la possession de la Dalmatie et de la Croatie, et étendit leurs immunités commerciales dans l'empire grec.

III

Nous voici arrivé à l'époque décisive des croisades. Tout ce qu'on a dit ailleurs de leur influence et de leurs résultats, s'applique surtout à l'Italie. Tandis que les autres peuples de l'Europe étaient entraînés par un pieux enthousiasme et par l'amour des aventures, les villes italiennes seules y aperçurent et y recherchèrent un intérêt commercial. La puissance, la richesse et la civilisation de l'Italie tout entière se lièrent directement à ces expéditions. Venise ne fut pas seule à y prendre part ; et c'est le lieu de reprendre jusqu'aux temps où nous sommes parvenu l'histoire de quelques États qui s'étaient formés dans la Péninsule, de l'autre côté de l'Apennin.

Il a déjà été question d'Amalfi ; et il n'y a pas lieu de revenir ici sur cette ville si promptement éclipsée. Gênes, qui dans l'antiquité avait été la ville de commerce des Liguriens, partagea, après la chute de Rome, les destinées diverses et les servitudes que subit le reste du pays, jusqu'à ce qu'au fort des démêlés entre les empereurs d'Allemagne, les Bérenger et les autres compétiteurs à la couronne d'Italie, elle parvint à se constituer en république indépendante en 958. Située au pied de montagnes nues, ne communiquant par aucun fleuve avec l'intérieur, près d'une mer peu poissonneuse, le commerce maritime était pour elle une constante nécessité; elle

était pourvue, pour l'exercer, d'un port spacieux, commode et sûr, œuvre de la nature et de l'art. La réputation de ses navires et de ses marins remontait à une haute antiquité ; d'où l'on peut conclure que le commerce et la navigation ne cessèrent jamais de former l'occupation principale de ses habitants, même durant les invasions barbares. Quoique nous ne sachions presque rien de cette période du moyen âge, nous voyons pourtant, à l'époque où commencent les incursions des Arabes, un grand nombre de Génois dans les flottes, qui seules pouvaient fournir des moyens de résistance. Leur marine s'exerça et se fortifia dans ces luttes, dont elle sortit à la fin victorieuse. Unis aux Pisans, les Génois arrachèrent la Sardaigne aux Sarrasins. Au commencement du onzième siècle, les musulmans avaient complétement évacué la Péninsule, et l'on alla bientôt les attaquer jusque sur leur propre sol. En 1087, Gênes et Pise armèrent en commun une expédition contre Tunis.

Pise était devenue, plus tôt que Gênes, indépendante et puissante. Du dixième au douzième siècle, elle était la place de commerce principale de l'Italie. Ses foires étaient très-fréquentées, et elle avait, par un fleuve navigable, l'Arno, sur lequel elle était située, des communications faciles avec l'intérieur du pays. On assure qu'elle eut, au temps de sa prospérité, une population d'environ deux cents mille âmes. Les Pisans se signalèrent comme marins. Le danger commun les avait d'abord unis aux Génois contre les Sarrasins; plus tard, ils firent des conquêtes pour leur propre compte, entre autres celles de la Corse et des îles Baléares, où ils recrutaient les matelots les plus habiles. L'empereur Othon II fit, en 980, son expédition dans l'Italie inférieure, sur les navires de Pise, et Frédéric Barberousse appela cette ville la Couronne de la Toscane. Elle trafiquait en premier lieu avec la Sicile, où son commerce était privilégié à Palerme, puis, autant que l'état de guerre le permettait, avec les royaumes arabes de l'Afrique septentrionale, puis enfin avec l'empire grec et Constantinople, où, rivale de Venise et d'Amalfi, elle possédait, comme elles, le

droit de fonder des établissements, ainsi que d'autres avantages commerciaux. Gênes ne paraît que plus tard sur ce dernier théâtre. Pise se distinguait surtout par la politique libérale avec laquelle elle ouvrait aux étrangers son port et son marché, dédaignant le monopole étroit des autres républiques. Lors de la première croisade, Pise fut en état non-seulement de prendre part au transport des croisés, mais encore d'armer elle-même une expédition. Quand on commença à moins craindre les Sarrasins, son alliance avec Gênes ne tarda pas à faire place à une haine implacable. On se livra des guerres sanglantes pour la possession de la Corse et de la Sardaigne, et le moindre avantage obtenu quelque part par l'une des deux parties, excitait la jalousie ombrageuse et le mécontentement de l'autre. Ce fut Venise qui profita le plus de ces démêlés; reine de l'Adriatique, elle voyait avec satisfaction ses sœurs du littoral opposé de l'Italie se nuire l'une à l'autre et s'entre-déchirer. Encore sans relations, du reste, à cette époque, avec l'ouest et le nord-ouest, et possédant le monopole incontesté du trafic par terre avec l'est et le nord-est, ce n'était qu'à Constantinople et dans le Levant qu'elle avait à entrer en partage avec des rivales détestées. Car, quelques faveurs que les empereurs grecs eussent accordées à la république de Saint-Marc, ils n'attachaient pas moins de prix à l'appui des autres puissances maritimes de l'Italie, et ils le récompensaient aussi par des immunités commerciales. De là des collisions fréquentes entre les différents quartiers habités par les Italiens à Constantinople. Ajoutons qu'avec la perfidie constante du gouvernement byzantin, toute sincérité dans les relations devenait à la longue impossible.

A mesure que les villes italiennes étendent leurs opérations à partir des croisades, leurs luttes pour la suprématie commerciale deviennent de plus en plus vives. Elles se rencontrent en ennemies sur un terrain d'où chacune cherche à éliminer les autres, afin d'exploiter sans partage les richesses de l'Orient. Au lieu de réfléchir qu'une bonne entente laisserait à toutes place et profit, elles s'appliquent à se nuire entre elles avec

une haine aveugle et une jalousie effrénée; et l'histoire de leur commerce est à quelques égards celle de leurs discordes.

Avant d'en aborder les détails, qu'il nous soit permis de jeter un coup d'œil sur la situation de l'intérieur de l'Italie. Quels qu'aient été les services rendus par les villes maritimes, la civilisation avait besoin de trouver un sol fertile et d'y fructifier, avant de pouvoir se répandre dans le reste de l'Europe. Aucune contrée, certes, n'avait été plus cruellement dévastée par les barbares que l'Italie, et c'est dans l'Italie que nous voyons le génie de l'humanité, semblable au phénix, renaître des cendres du monde ancien. Un misérable reste d'institutions libres, ou du moins le nom et le souvenir de ces institutions, s'était conservé dans les villes romaines. On sait que les barbares avaient laissé en grande partie aux populations leurs anciennes lois civiles. Quand les premières tempêtes furent passées, que les étrangers eurent été reconnus pour maîtres, et que la nature des services et des contributions exigés des vaincus eut été mieux définie, on reprit plusieurs des éléments du passé, on fit revivre notamment les souvenirs de l'ancienne organisation municipale, en tant qu'elle ne contrariait pas les intérêts des nouveaux dominateurs. Ils ne se produisirent d'abord que par des formes et par des noms; nous trouvons dès le septième siècle les titres de consul et de proconsul comme désignations des autorités municipales. Quand plus tard les Allemands franchirent les Alpes et vinrent poser la couronne des Césars sur la tête de leurs empereurs, des guerres interminables s'ensuivirent. Le pouvoir spirituel entra en lutte contre le pouvoir temporel, le sentiment de l'indépendance nationale contre la domination étrangère. L'Italie se divisa, et de là ces partis irréconciliables, qui ont rendu jusqu'à nos jours son unité impossible. Lorsque l'anarchie régnait dans les intérêts généraux, l'intérêt individuel pouvait d'autant mieux prévaloir qu'il était sûr d'être bien accueilli, comme allié, par l'un ou par l'autre parti. Au commencement, les empereurs d'Allemagne eux-mêmes favorisèrent l'émancipation de plusieurs villes. Ainsi Gênes, Pise, Amalfi s'affran-

chirent, et leur exemple fut peu à peu suivi par les villes de la haute Italie. Accrues en population et en richesse, principalement grâce aux ports de mer, ces villes se sentirent plus fortes, et elles comprirent, dans un temps d'anarchie et d'oppression, la puissance de l'union et de la liberté. Vers le commencement des croisades, ces républiques municipales étaient déjà assez bien constituées pour exercer une influence décisive sur les destinées politiques de l'Italie. Le commerce du Levant eut pour premier résultat d'exciter leur intelligence et leur activité. Après avoir acquis plus de bien-être, elles désirèrent aussi plus de pouvoir et plus d'indépendance. Les puissances spirituelles et temporelles, établies dans la circonscription ou dans le voisinage de ces villes, furent, ou domptées par la force, ou insensiblement annihilées par l'extension des priviléges municipaux. Pour jouir des fruits de l'industrie des cités, elles furent obligées de renoncer à des prérogatives importantes, tandis que leurs serfs se dérobaient au lien féodal, pour participer aux libertés nouvelles. La noblesse terrienne se transporta peu à peu dans les villes et prit part aux occupations de la bourgeoisie. Dans les tempêtes violentes de la démocratie, les évêques perdirent leurs droits, et les lieutenants de l'empereur leur autorité.

On peut juger du degré de puissance que les communes italiennes avaient atteint vers le milieu du douzième siècle, par l'expédition formidable que l'empereur Frédéric Ier prépara contre elles. Il eut beau gagner quelques batailles et saccager un certain nombre de villes, il ne put tarir les ressources inépuisables de leur esprit d'indépendance et de leur dévouement. Dans la guerre avec les Vénitiens, qui s'étaient ralliés à la cause du pape et des villes lombardes, sa flotte fut battue en 1177, près de Pirano (1), et il se vit finalement obligé de reconnaître l'indépendance politique des communes italiennes, à la paix de Constance, en 1183. Nul doute que la constitution de ces villes ne fût très-défectueuse ;

(1) Ce fut pour célébrer cette victoire qu'on institua la cérémonie connue des fiançailles du doge avec la mer Adriatique.

il leur était plus facile de secouer le joug d'un maître que d'établir dans leur enceinte une liberté bien réglée. Toutefois elles restèrent animées d'un esprit de vie, favorable aux entreprises hardies du commerce et de la navigation, et qui ne l'était pas moins au développement de l'industrie, des sciences et des arts. Cet esprit ne fut pas étouffé par les démagogues, qui s'érigèrent peu à peu en despotes absolus, sans en porter le nom ; leur intérêt les poussait au contraire à l'entretenir, à défaut de considérations d'intérêt public. Venise, Gênes et Pise exploitèrent les croisades à leur profit. Les conquêtes des Vénitiens dans le Péloponnèse et dans l'Archipel, les établissements des Génois dans la mer Noire, les relations de ces deux villes avec l'Inde par les côtes de l'Egypte et de la Syrie, leurs flottes victorieuses qui mirent entre leurs mains durant des siècles le commerce du monde, l'industrie active et ingénieuse des cités de l'intérieur, de grandes richesses agricoles enfin, tout cela réuni présente, en dépit de déchirements intérieurs, un tableau animé, une vitalité puissante, qui, tant que les mêmes éléments de prospérité subsistèrent, et que l'esprit de liberté se conserva, fit de l'Italie la contrée la plus riche et la plus avancée de l'Europe. L'Europe lui doit l'initiation aux bienfaits intellectuels et matériels de la civilisation moderne ; ni la confédération des villes de la haute Allemagne, ni la ligue anséatique n'auraient probablement existé sans l'exemple de l'Italie. C'est l'histoire des trois grandes cités maritimes de la Péninsule qui nous occupe ici avant tout ; mais, sans une esquisse de l'ensemble, cette histoire eût été privée de son plus grand intérêt.

IV

La première condition de succès pour les croisades, c'est-à-dire l'arrivée au lieu de destination, obligeait de recourir aux villes maritimes de l'Italie. Aucun Etat du reste de l'Europe, quelque puissant qu'il fût, n'était alors en mesure de transporter des armées à Constantinople ou aux côtes de l'Asie

Mineure et de la Syrie, ni de les approvisionner des vivres et des munitions nécessaires dans de si lointaines entreprises. Dans la plupart de ces expéditions, les Vénitiens, les Génois et les Pisans suivaient avec leurs flottes les mouvements des armées qui opéraient par terre, et s'enrichissaient par des fournitures dont ils avaient le monopole, et qui ont toujours été une affaire des plus profitables. C'était avec le calcul intéressé du marchand que les Italiens prêtaient leur assistance. Après la reddition d'une place, s'ils jugeaient à propos d'y former un établissement, ils se faisaient concéder par les croisés les plus précieuses faveurs, la liberté du commerce, la réduction, sinon l'abolition de tous les droits d'entrée et de sortie, la propriété de rues et de faubourgs entiers, et le privilége d'une juridiction propre sur leurs compatriotes et sur leurs protégés. Il s'ensuivit durant les croisades un accroissement extraordinaire de la richesse et du bien-être dans tous les Etats marchands d'Italie. Tout port favorablement situé pour le commerce était occupé par leurs négociants, qui, après avoir accaparé le commerce du Levant, s'appliquèrent avec ardeur à en étendre les débouchés, en propageant dans toute l'Europe le goût des marchandises orientales. Quelque acharnés qu'ils fussent à se combattre et à se nuire, un touchant accord paraît avoir régné entre eux, quant à l'élévation des prix auxquels ils vendaient leurs articles ; et peut-être à aucune autre époque le commerce ne réalisa-t-il de profits relativement plus considérables.

Dès le commencement du douzième siècle, on rencontre des établissements italiens dans les villes principales du royaume chrétien de Jérusalem et de la Syrie. Les Pisans surtout, qui avaient pris une part active aux opérations de la seconde croisade par terre et par mer, y jouissaient de grands avantages. Joppé, Saint-Jean-d'Acre, Tripoli, Laodicée, Antioche étaient comme entre leurs mains, et il existait à Tyr une société à la fois religieuse, industrielle et commerciale, appelée *Societas humiliorum* (1), et faisant des affaires consi-

(1) Société des humbles.

dérables, particulièrement en tissus de laine. La Syrie avait conservé de l'époque des Arabes une certaine prospérité ; l'industrie de Damas et d'Alep jouissait d'une réputation méritée, et, au moins jusqu'à la domination des Turcs, les relations avec la Mésopotamie offrirent au commerce un champ fécond d'activité. La jalousie des Vénitiens et des Génois n'en laissa pas longtemps la jouissance aux Pisans ; les vicissitudes de leurs luttes, sourdes ou déclarées, élevèrent au premier rang tantôt l'un, tantôt l'autre des Etats rivaux. Mais tous eurent à déployer des ressources extraordinaires. Au lieu des quelques navires employés autrefois dans le trafic avec l'Orient, il arrivait alors des flottes entières ; au lieu d'un petit nombre de ports dont l'accès était permis, toutes les places maritimes de l'empire grec et des territoires conquis par les chrétiens en Syrie étaient ouvertes sans restriction. Les Italiens ne s'y présentaient plus en humbles solliciteurs, mais avec le sentiment de leur force, et ce qu'ils recevaient autrefois comme une grâce, ils le réclamaient alors comme un droit. Ils n'ignoraient pas que leur concours était indispensable, et ils se le faisaient payer chèrement.

Les empereurs grecs avaient contribué à provoquer le mouvement des croisades, mais ils ne tardèrent pas à s'en repentir. Ils avaient espéré y trouver un moyen de ranimer leur domination caduque et de reconquérir des provinces perdues ; et il arriva qu'ils furent eux-mêmes les victimes de ces expéditions, qu'ils n'avaient fait qu'accélérer leur chute. Nous avons vu comment ils avaient recherché l'alliance des villes italiennes, et comment, sans réfléchir que la prépondérance commerciale amène avec le temps la prépondérance politique, ils leur avaient concédé d'importants priviléges commerciaux. Au commencement des croisades, Venise dominait à Constantinople, ainsi que dans les autres villes de la Roumélie. Sa loge commerciale, dans le faubourg de Péra, était la plus considérable ; elle comptait près de dix mille habitants et se sentait assez forte pour braver en mainte occasion le gouvernement. Jusque-là toutefois, on l'a déjà dit, la répu-

blique de Saint-Marc avait continué de vivre en bonne intelligence avec la cour de Byzance, dont elle épousait, autant que possible, les intérêts, et qu'elle s'efforçait d'obliger de toutes les manières. Ces bons rapports cessèrent tout à coup. Bien que le gouvernement vénitien, dans sa politique déliée, eût l'habitude de saluer le soleil levant et que, dans le nouvel état des choses, il trouvât son intérêt à se rattacher étroitement au parti latin, ce fut la conduite perfide et arbitraire de l'empereur Manuel Comnène qui occasionna la rupture en 1172. Les Vénitiens ayant refusé de l'assister dans ses démêlés avec le roi de Sicile, Guillaume, il fit confisquer tous leurs navires avec les cargaisons et tout ce qu'ils possédaient dans ses Etats, et fit de plus arrêter un grand nombre de leurs nationaux. Ce fut pour eux un rude coup. Les prisonniers ne recouvrèrent la liberté qu'après bien des années; quant à l'indemnité promise d'un million et demi de sequins, elle ne fut jamais payée.

L'occasion de tirer vengeance de cet affront et de ce dommage ne tarda pas à s'offrir. Quand la quatrième croisade fut entreprise en 1202, Venise ne se chargea pas seulement du transport de toute l'armée, elle fournit elle-même une flotte de guerre parfaitement montée sous le commandement du doge Henri Dandolo. On connaît les résultats de cette expédition. Constantinople fut prise, l'empire grec démembré, et un empire latin constitué sous Baudouin, comte de Flandre, en 1204. Par cet événement Venise reprit sa prépondérance dans le commerce du Levant, où Pise et Gênes lui faisaient une sérieuse concurrence. Elle s'adjugea pour prix de la victoire la part du lion. Ayant eu constamment en vue son intérêt mercantile, il lui fut d'autant plus facile de le satisfaire, qu'elle n'avait à traiter qu'avec des soldats incapables de concevoir aucune autre grandeur que celle qui repose sur le glaive. Les Vénitiens obtinrent le lot le plus précieux, lot qui devait doubler de valeur entre leurs mains, savoir : le faubourg entier de Péra, la Morée, alors siége d'une industrie florissante, avec les îles les plus fertiles et les mieux cultivées

de l'Archipel, qui, depuis le Bosphore jusqu'à l'Adriatique, formèrent pour eux comme une chaîne de stations militaires et commerciales des plus importantes. Conserver toutes ces conquêtes n'était pas une chose facile pour une ville dont les forces de terre étaient insuffisantes. Elle adopta en conséquence un système colonial approprié à cette situation, donnant en fief à des princes grecs, ses alliés, ses possessions du continent, et fondant des colonies au chef-lieu et dans les îles. Ces colonies reçurent une organisation républicaine modelée sur celle de la métropole, et des escadres nombreuses les protégèrent contre les attaques du dehors, particulièrement contre celles des Génois.

A l'époque de leur domination à Constantinople, les Vénitiens songèrent à asseoir sur des bases fixes le droit maritime, abandonné jusque-là à l'arbitraire et à la violence. Ils tinrent, en 1255, un conseil à cet effet dans l'église de Sainte-Sophie ; un recueil des coutumes en matière de navigation, préparé peu de temps auparavant en Catalogne, y fut discuté et accepté comme ayant force de loi. Bientôt les Pisans, les Génois et d'autres Etats maritimes l'adoptèrent, de sorte que son autorité fut reconnue dans tous les ports de la Méditerranée. Ce code maritime, devenu célèbre sous le nom de *Consulat de la mer*, n'admettait pas encore, il est vrai, de pavillon neutre, et il ne contenait pas, à beaucoup près, les maximes libérales de l'Europe moderne ; mais, en substituant des règles fixes et précieuses à l'incertitude qui avait régné jusque-là, il fut pour le commerce maritime un bienfait signalé.

Les Vénitiens accaparèrent particulièrement à Constantinople le commerce de la soie et le trafic avec l'Inde. L'industrie de la soie était florissante dans la plupart des îles qu'ils occupèrent, et Constantinople en était le marché principal. Non-seulement ils donnèrent un plus grand développement à cette précieuse industrie, mais ils introduisirent l'éducation du ver à soie en Italie. Les efforts de la spéculation privée et ceux de l'administration publique furent couronnés d'un tel succès, que les fabriques de soieries de Venise rivalisèrent

promptement avec celles de l'empire grec et de la Sicile, et contribuèrent à enrichir la république, ainsi qu'à élargir le cercle de ses opérations commerciales. Quant aux colonies vénitiennes de la mer Noire, et au rétablissement de l'ancienne route de l'Inde par la mer Caspienne et la Boukharie, provoqué par la défense de l'Église, il en a été traité avec détail au chapitre des Byzantins.

Nous renvoyons au même chapitre pour l'histoire de Gênes, en tant qu'héritière de Venise à Constantinople. L'ardeur mercantile que la république ligurienne avait, elle aussi, portée dans les croisades, avait été excitée par l'envie et par la haine implacable qu'elle nourrissait contre sa rivale. De violentes querelles avaient éclaté entre les deux villes. Malgré quelques concessions obtenues dans la mer Noire, les Génois n'étaient pas moins réduits à une position subordonnée. Ils résolurent alors d'employer toutes leurs forces au renversement du débile empire des Latins et à la restauration de la dynastie grecque ; cette entreprise réussit. En 1261, Michel VIII Paléologue entra à Constantinople, en expulsa les Vénitiens et investit les Génois, ses auxiliaires et ses libérateurs, de la totalité des priviléges dont avaient joui leurs rivaux dans la capitale et sur les côtes de la mer Noire, et même de priviléges plus étendus.

Par suite de cette contre-révolution Gênes devint la première puissance commerciale de l'Europe, et si l'audace entreprenante, si le courage intrépide de ses habitants avait été gouverné par une sage politique, elle aurait longtemps conservé cette prééminence. Mais rien n'était plus opposé que l'administration intérieure des deux cités rivales. Le gouvernement de Venise représentait un système permanent ; celui de Gènes était incertain, flottant, entraîné d'une innovation à une autre, soumis à de continuelles vicissitudes ; le premier jouissait d'un repos constant, le second se voyait en butte aux intrigues et aux fureurs des partis. La richesse que le commerce faisait affluer à Gênes, ne put compenser les vices de son organisation politique, et ce fut au plus haut point de

sa prospérité que se déclarèrent les symptômes de sa décadence.

Pendant que les Génois s'alliaient avec les Grecs schismatiques, l'amour du gain poussa les Vénitiens à faire un pas de plus et à s'allier avec les infidèles. Pour se dédommager de leur défaite à Constantinople et dans la mer Noire, ils jetèrent les yeux sur les anciens entrepôts du commerce de l'Orient. Alexandrie, par son incomparable situation, était restée le principal et le plus richement assorti. Les transports par terre du golfe Persique vers les ports de la Syrie avaient non-seulement diminué depuis la décadence du califat, mais étaient devenus très-peu sûrs, à cause des brigandages des tribus turques. En Égypte, au contraire, sous le gouvernement militaire des Mamelouks, il régnait plus d'ordre et de sûreté que dans aucune autre contrée musulmane. Les Mamelouks comprenaient les profits que donne le commerce, et ne repoussaient pas les peuples dont ils pouvaient se servir à cet égard. Déjà intermédiaire du commerce entre l'Asie et l'Afrique, l'Egypte pouvait redevenir, comme dans l'antiquité, le centre des opérations de ces deux parties du monde avec l'Europe. Elle n'avait d'ailleurs jamais entièrement abdiqué ce dernier rôle, car, ainsi que nous en avons fait plus d'une fois la remarque, à toutes les époques, en dépit des guerres de religion et des défenses de l'Eglise, les marchands italiens et grecs avaient été acheter, en plus ou moins grande quantité, les produits de l'Inde dans les ports de la Syrie et de l'Égypte. Les Vénitiens connaissaient donc bien cette route, et l'on comprend qu'au moment où les Génois s'emparaient du commerce de Constantinople et de la mer Noire, ils durent faire tous leurs efforts pour établir des relations durables avec Alexandrie.

Nous avons déjà fait connaître au chapitre des Byzantins, comment l'habile diplomatie de Venise parvint à infirmer l'arrêt ecclésiastique qui interdisait tout rapport direct avec les maîtres infidèles de la Terre-Sainte, et à obtenir de la cour de Rome une dispense d'abord toute spéciale à la république.

La cour de Rome entendait limiter à un certain nombre de navires le commerce avec les villes de Syrie et d'Égypte; mais on conçoit aisément que cette prescription tomba bientôt en oubli, d'autant mieux que Venise ne manquait pas de faire aux dignitaires de l'Église de riches présents avec les plus précieux articles de l'Inde. Sûre du bon effet de ces présents, la république passa outre sans scrupule. Elle conclut plusieurs traités de commerce avantageux avec les sultans mamelouks. Le plus important est celui de 1262, qui autorisait un consul vénitien à résider à Alexandrie, et un second à Damas, pour y veiller aux intérêts du commerce et y rendre la justice. Les Vénitiens obtinrent des magasins, des églises et un bagne à eux. De leur côté, ils s'engagèrent à s'abstenir de tout armement en course contre les sujets du sultan, et à acquitter consciencieusement les droits de douane. Les vieux préjugés, les vieilles antipathies s'effacèrent de plus en plus, et après une longue interruption, l'ancienne et naturelle communication de l'Europe avec l'Inde par Alexandrie se rétablit avec un nouvel éclat.

Bientôt des relations commerciales se nouèrent avec les autres États musulmans de la côte septentrionale d'Afrique. Pise et Gênes, mieux situées, avaient, il est vrai, devancé Venise sur ce terrain. La première avait conclu, dès 1230, un traité avec Tunis. Mais Venise ne tarda pas à l'y suivre, et elle obtint en 1251, sous la condition de se soumettre à un tarif de douane, le droit d'y former un établissement avec une église et un consulat. Cent ans plus tard, un traité analogue fut conclu avec Tripoli ; ce traité avait en même temps pour objet le commerce de caravane avec l'intérieur de l'Afrique, et témoigne de l'extension qu'avaient prise les opérations des Italiens. On trafiquait avec l'Asie intérieure par Alep, et l'on prenait part aux expéditions des caravanes qui se rendaient du golfe Persique en Syrie par Bassora et Bagdad. Cette route était suivie notamment par ceux des articles de l'Inde qui, sous un faible volume, offraient une grande valeur. Les marchandises lourdes, expédiées par la mer Rouge, descendaient

ensuite le Nil jusqu'à Alexandrie. A partir du quatorzième siècle, la première de ces routes fut de plus en plus abandonnée, par suite, non-seulement de la longueur du voyage et de l'énormité des frais, mais aussi du défaut de sûreté dans les pays que traversaient les caravanes. Il arriva ainsi que, vers la fin du même siècle, Alexandrie avait à peu près le monopole du commerce de l'Inde. Les importations y prirent une proportion considérable; et les princes mamelouks surent chaque jour tirer un meilleur parti de l'incomparable situation du pays. Ils percevaient à la sortie un droit équivalent au tiers de la valeur des marchandises. Si l'on tient compte en outre des bénéfices que les Italiens, affranchis de toute concurrence, s'adjugeaient selon leur bon plaisir, on conçoit l'élévation des prix auxquels les articles du Levant se soutinrent jusqu'à la fin de la période, malgré l'accroissement des importations.

On a remarqué dans l'histoire du commerce des anciens que l'Europe ne faisait guère avec l'Inde qu'un commerce passif, qu'elle payait généralement les produits de cette contrée avec des métaux précieux. Les Italiens obtinrent une meilleure balance; en retour de leurs importations, ils faisaient des exportations considérables. Ils n'achetaient pas directement dans l'Inde, mais sur le marché intermédiaire de l'Égypte. Or, ce grand entrepôt des marchandises de l'Orient, cette terre si fertile, manquait de certains articles que réclame un état social avancé. Trop cultivée, dans son étroit territoire, pour avoir des forêts, trop basse pour avoir des mines, elle avait besoin de demander à l'étranger des bois de construction et des métaux. Les Égyptiens, au temps des Mamelouks, ne paraissent pas avoir trafiqué eux-mêmes avec les États chrétiens. Ce fut donc principalement par l'entremise des Italiens qu'ils recevaient ces articles nécessaires, ainsi que les produits du nord. L'industrie italienne leur fournissait en même temps diverses étoffes de laine, des armes, des glaces, de la bijouterie, du verre et d'autres objets qui trouvaient toujours un débouché en Égypte et en Syrie. Les Italiens prenaient en échange des

épices, de la droguerie, des perles, des pierres précieuses, de l'ivoire, du coton, de la soie, etc., avec d'autres produits du sol et de l'industrie de l'Égypte. Cependant, entre les importations et les exportations il restait toujours une différence que les Italiens étaient obligés de solder au moyen d'espèces qui provenaient des mines, riches alors, de l'Allemagne, et qu'ils se procuraient par leur commerce avec les villes de cette contrée.

Bien que les Vénitiens eussent pris l'initiative du rétablissement du commerce avec l'Inde par l'Égypte, ils ne purent pas en conserver le monopole. Les Pisans et surtout les Génois s'empressèrent de marcher sur leurs traces. Ces derniers, quoique prépondérants à Constantinople depuis 1261, n'étaient point indifférents à une concurrence qui prenait un caractère d'autant plus inquiétant que les Turcs faisaient des progrès vers la mer Noire et que l'empire grec était près de s'écrouler. D'autre part, les Vénitiens n'avaient pas laissé aux Génois la tranquille possession du commerce de la mer Noire. Ils avaient su, par la ruse et par la force, regagner du terrain, et tirer parti de la situation avantageuse de Trébizonde, pour se procurer les produits de l'Asie centrale et des pays du Caucase. Il s'ensuivit une grande guerre, qui fut continuée de 1356 à 1380 avec le plus grand acharnement et se termina par la défaite des Génois. De cette époque date la suprématie incontestée de Venise. Mais le prix de la lutte, Constantinople avec son rayon commercial, est perdu pour le vainqueur. Les Turcs ont, dans l'intervalle, conquis presque toute l'Asie Mineure, franchi l'Hellespont et pris possession des provinces du bas Danube. Le commerce et la navigation se trouvent ainsi paralysés sur la mer Noire; cette mer est de plus en plus infestée par des pirates, et Venise doit aviser aux moyens de garantir ses colonies de Grèce de l'invasion du nouvel ennemi.

Ce fut ainsi que, par la force des choses, le commerce du Levant se concentra de plus en plus en Égypte et dans quelques places du littoral de la Syrie. Pise et Gênes y possédaient, depuis les premières croisades, des établissements et

des factoreries, et, après la chute de la domination chrétienne, en 1291, elles avaient obtenu, tant des sultans d'Alep que des Mamelouks, la confirmation d'une grande partie de leurs immunités commerciales. On les rencontre de même à Alexandrie, Pise en vertu d'un traité conclu en 1225, Gênes en vertu d'un traité de 1290. Il est hors de doute que ces traités étaient conclus à peu près dans les mêmes termes que celui de Venise, les Mamelouks n'ayant aucune raison de favoriser une ville plutôt que l'autre, et trouvant au contraire avantage dans leur rivalité. L'interdit ecclésiastique, dont les Vénitiens avaient su les premiers s'affranchir, perdit peu à peu toute sa force et cessa de faire obstacle. Si, néanmoins, les Génois ne réussirent pas à égaler leurs rivaux à Alexandrie, on doit chercher une autre explication de leur insuccès. Evidemment ils crurent à une plus longue durée de leur situation à Constantinople, et ils ne se rendirent pas compte du péril qui les menaçait de la part des Turcs. Ce péril, ils l'aperçurent trop tard, et de plus la défaite de Chioggia les atteignit en même temps que la perte du marché grec. La prise de Constantinople par les Turcs leur porta un coup mortel, et décida de la prépondérance de Venise. Alors les Génois se tournèrent vers l'Égypte et s'appliquèrent, avec tout ce qui leur restait de ressources, à un commerce qui jusque-là n'avait été, pour eux, qu'accessoire. Mais les Vénitiens y avaient sur eux une trop forte avance ; ils étaient plus fortement organisés, et possédaient la confiance que donne le succès. Gênes, déchirée à la même époque par des luttes intestines, fit d'inutiles efforts pour prendre rang à côté d'eux. Au lieu d'avancer, elle recula et dut abandonner à Venise le monopole presque absolu de l'approvisionnement des pays d'Europe en produits de l'Inde, durant la seconde moitié du quinzième siècle. L'état de l'Europe favorisait singulièrement ce monopole : l'Angleterre et la France avaient encore beaucoup trop à faire dans leur intérieur ; le Portugal et l'Espagne n'étaient encore qu'au début de leur brillante carrière, et les Néerlandais, comme les Anséates, étaient unis aux Vénitiens par une

étroite communauté d'intérêts. Aussi, sans périr comme Pise, tout en occupant longtemps encore un rang honorable, surtout grâce à sa marine, et tout en conservant un certain commerce, Gênes cessa néanmoins, dès la fin de la présente période, d'être, comme autrefois, une grande puissance commerciale, une rivale heureuse de Venise.

Cependant elle fut encore assez forte pour mettre fin à l'existence de Pise, avant l'accomplissement de ses propres destinées. Nous avons déjà dit quel rôle cette ville joua de bonne heure dans le commerce et la navigation, quelle part elle prit aux croisades et quels avantages elle en retira. Dans l'ouest de la Méditerranée, elle avait précédé Gênes, puis longtemps partagé le premier rang avec elle. Elle trafiquait avec les Normands en Sicile, avec les Sarrasins en Espagne et en Afrique. Sur la côte d'Espagne, elle exploitait avec grand profit les salines; de France, elle tirait la laine nécessaire à une industrie perfectionnée qui travaillait pour l'exportation; elle n'excellait pas moins dans la mise en œuvre de la soie. Sa constitution était éminemment favorable au maintien de l'ordre comme au plein essor de l'esprit public. Tout cela excita la jalousie de Gênes, sa voisine, qui aspirait notamment à la possession de la Corse et de la Sardaigne. Favorisée par des insurrections, Gênes parvint, vers la fin du treizième siècle, à enlever ces deux îles à Pise, qui, épuisée par de vains efforts pour les reconquérir, et constamment trahie par la fortune, finit, malgré son courage et son énergie, par succomber sous un ennemi implacable. Sa flotte et son port avaient été complétement détruits. Pise cessa, au commencement du quinzième siècle, de figurer parmi les places de commerce.

Florence prit sa place; elle remplit, à sa manière, le rôle que la chute de Pise avait laissé vacant dans la rivalité des républiques italiennes entre elles. Les Florentins, n'ayant pas la même position maritime, s'appliquèrent de préférence au perfectionnement de leur industrie manufacturière. Située sur l'Arno, loin du littoral, leur ville ne possédait ni port, ni

navires. Il fallait que Pise lui vînt en aide, et elle le fit dans les premiers temps. Pise accorda à sa voisine l'exemption des droits de douane, et elle exporta les produits de son industrie. Mais le rapide développement de Florence excita contre elle la jalousie, et on lui retira les franchises qu'on lui avait accordées. Florence se vit obligée de traiter avec Sienne pour exporter ses produits par le port de Talamon. Elle revint à Pise en 1376, lorsque cette dernière, déjà sur le déclin de sa puissance, ressentait douloureusement la perte du commerce florentin, et était toute disposée à lui rendre ses anciens droits. La détestable envie des Génois lui enleva de nouveau ce commerce ; afin de compléter la ruine de Pise, ils n'hésitèrent pas, en 1421, à céder aux Florentins le port de Livourne pour 100,000 florins d'or. Ayant ainsi atteint la mer, la république toscane put développer librement son commerce et sa navigation. Elle prit aussitôt d'importantes mesures. On construisit des chantiers, un arsenal, des navires, et l'on créa une administration spéciale pour les affaires maritimes sous le nom de *magistrato dei consoli del mare* (1), afin de s'assurer une part dans le commerce du Levant. On envoya, en 1425, deux agents en Égypte, chargés d'y réclamer pour Florence, comme héritière de Pise, des priviléges semblables à ceux des Génois et des Vénitiens. Ils lui furent accordés, et depuis ce temps on vit des galères florentines dans la rade d'Alexandrie. Douze jeunes gens des premières familles s'embarquèrent pour s'initier, dans le pays même, au commerce du Levant. La ville déploya en très-peu de temps une activité et une énergie prodigieuses ; elle étendit ses relations sur toutes les côtes de la Méditerranée, et jusque dans les Pays-Bas, auxquels elle vendait les marchandises orientales. Sa flotte marchande se partageait en deux flottilles, celle d'Orient et celle d'Occident ; mais l'effectif n'en dépassa jamais 11 grandes galères et 15 petites. Jusqu'en 1480 ces navires furent la propriété de l'État, qui les confiait aux négociants sous une redevance.

(1) C'est-à-dire magistrature des consuls de la mer.

Une sorte d'acte de navigation assurait l'exportation et l'importation au pavillon national ; l'emploi des navires autres que florentins assujettissait au paiement de 8 p. 100 de la valeur des marchandises. Tout ce qui concernait l'équipement et l'armement des galères ainsi que le prix du fret, était réglé avec détail. Un amiral exerçait le commandement en chef. Les navires à destination de l'Orient partaient en février ; ceux qui étaient expédiés vers l'Occident, en septembre. Les Florentins furent traités par les Turcs avec plus de faveur qu'aucun autre peuple. Malheureusement ils abusèrent de leur position pour satisfaire leur jalousie, et ils se liguèrent avec le sultan Soliman contre Venise. De colonies, dans le sens propre du mot, ils n'en possédaient pas, mais ils avaient des comptoirs dans presque toutes les villes de commerce.

Florence, toutefois, comme puissance maritime, n'était pas, par la suite et par l'importance des opérations, en état de rivaliser avec Gênes, encore moins avec Venise. Sa principale ressource était son industrie ; sous ce rapport elle n'avait pas d'égale en Italie, et telle fut la source de ses richesses. Ses manufactures alimentaient l'exportation italienne, et fournissaient des objets à échanger contre les produits de l'Orient. La Toscane a été, sans contredit, avec la Flandre et le Brabant, le pays le plus industrieux de l'Europe au moyen âge. Dès le commencement du treizième siècle, ses soieries et ses lainages étaient en grand renom ; les corporations formées par ces industries prenaient au gouvernement une part considérable, et la constitution de la république portait l'empreinte de leur influence. On comptait vingt et une corporations ou associations closes ; la première était celle des drapiers ; la seconde, celle des changeurs. L'Angleterre et l'Espagne fournissaient la laine ; la Sicile, la Grèce et le Levant, la soie. Afin d'assurer leur approvisionnement de laines, les Florentins avaient établi des comptoirs dans les entrepôts d'Angleterre, de France et de Flandre ; la seule maison Alberti possédait, vers le milieu du quatorzième siècle, des établissements à Bruges, à Avignon, à Naples, à Barlette et à Venise. La laine

anglaise traversait la France, en suivant la route de Paris et d'Avignon à Aigues-Mortes, où on l'embarquait. On ne tirait d'ailleurs d'Angleterre que des qualités ordinaires et moyennes. C'était l'Espagne qui fournissait les fines. Il existait, en 1338, deux cents fabriques de draps produisant annuellement près de 80,000 pièces. On tirait en outre de France, d'Allemagne et des Pays-Bas pour 300,000 florins d'or de draps écrus, qui recevaient à Florence un apprêt particulier, selon le goût des pays du Levant auxquels ils étaient destinés. Cet apprêt formait une industrie à part et occupait une corporation spéciale. Florence n'était pas moins célèbre par ses teintureries, qui employaient le kermès, l'indigo, la garance, l'orseille et d'autres substances tinctoriales, que le commerce du Levant avait fait connaître et introduites en Europe. La fabrication des draps à Florence avait précédé un peu celle des Pays-Bas ; si cependant cette dernière prit un plus grand essor, c'est qu'elle avait dans son voisinage le marché de la matière première. On comprend en effet qu'un long transport à travers le territoire français, avec les frais d'assurance, renchérît sensiblement la production à Florence. Cette ville s'était de plus obligée par contrat, depuis la cession du port de Livourne, à n'opérer ses importations de laine que par navires génois. La fabrication du drap avait en conséquence visiblement décliné vers la fin de la présente période ; on s'adonnait de préférence à celle des étoffes de soie et des velours, des brocarts d'or et d'argent, des riches tapis, des fleurs artificielles, des ouvrages en paille tressée et d'autres objets élégants. Florence devint le centre du luxe, des beaux-arts et du bon goût. L'argent qui y affluait et la facilité avec laquelle on le gagnait excitaient aux dépenses et à la prodigalité. Il n'était plus, ce temps célébré par Dante, où les Florentins vendaient aux étrangers les draps fins de leurs fabriques et ne s'habillaient eux-mêmes que d'étoffes communes. Les règlements en matière de costume cessèrent d'être observés, et la passion des Florentines pour la toilette ne connut plus de bornes.

Florence était aussi redevable du rapide accroissement de sa richesse à une autre industrie, les opérations de banque. Dès le onzième siècle, nous voyons des Florentins exercer la profession de banquiers et prêter de l'argent aux princes. Ils commencèrent par établir de véritables monts-de-piété et se livrèrent en général aux mêmes affaires que les Lombards, enveloppés souvent dans la même malédiction à cause des intérêts exorbitants qu'ils percevaient. La grandeur et l'étendue de leurs opérations les distinguaient seules des Lombards; ils dominaient le marché du numéraire dans toute l'Europe, et leur rare savoir financier leur avait fait confier dans plusieurs pays la perception et l'administration des revenus publics. Tout emprunt de quelque importance se faisait par leurs mains; ils réglaient le crédit public, et, grâce à de vastes relations, leur autorité une fois affermie et reconnue, ils disposaient de ressources illimitées. Les Vénitiens eux-mêmes, dans leurs spéculations du Levant, recouraient à l'entremise des banquiers de Florence, plus riches, plus dignes de confiance que ceux de leur propre ville. On comptait, dans l'Italie seulement, 80 comptoirs de banque florentins, ayant des succursales dans le monde entier. Ces banquiers rendirent à certains gouvernements de tels services, que, dans l'île de Chypre et en Arménie par exemple, ils obtinrent de grands priviléges commerciaux, à la jouissance desquels ils firent participer tous leurs concitoyens. Les Peruzzi prêtèrent aux chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem, et les Bardi furent les créanciers des rois d'Angleterre. Emportés par le vertige, ils s'engagèrent trop, et finirent par une immense banqueroute, qui entraîna la ruine de beaucoup d'autres maisons. Les plus nobles familles de Florence sont filles du commerce et de l'industrie. Les Pazzi, les Capponi, les Buondelmonti, les Corsini, les Falconieri, les Portinari étaient des banquiers, des fabricants de draps et des exportateurs. A leur tête se placent les Médicis, qui, par d'heureuses opérations sur les laines, sur les draps et sur les épices, s'élevèrent d'une origine obscure à la fortune la plus brillante, saisirent les rênes de l'Etat et prirent

place avec dignité parmi les princes héréditaires. Pour la magnificence publique comme pour la bienfaisance privée, pour le culte et pour l'encouragement des sciences et des arts, aucun monarque contemporain n'égala Côme et Laurent de Médicis. Florence occupe, à un autre titre, une place éminente dans l'histoire du commerce; la science commerciale y était le résultat, non-seulement de l'expérience, mais de l'étude. Deux négociants florentins, Pegolotti et Antonio da Uzzano, qui vécurent au quatorzième et au quinzième siècle, composèrent les premiers traités sur les connaissances commerciales. Leurs ouvrages contiennent des renseignements sur les places de commerce, les marchandises, les monnaies, les poids et mesures, les usances, la tenue des livres, le change, les assurances, les transports par terre et par eau, et sur beaucoup d'autres points. Ils prouvent que Florence était, plus que toute autre ville, au courant de toutes les institutions utiles aux échanges, qu'elle ne possédait pas seulement la routine, mais l'intelligence du commerce, et qu'elle le considérait comme un objet de science et de sérieuse méditation. Le grand nombre de termes italiens adoptés dans toutes les langues pour désigner les opérations multiples du commerce, rappellent encore aujourd'hui son origine et les premières phases de son développement. Quelque extension, quelques progrès merveilleux qu'il doive aux temps modernes, nous ne devons pas être ingrats envers le passé, et c'est surtout à l'histoire qu'il appartient de raviver et de perpétuer le souvenir des anciens services.

V

Nous retournons à Venise. Bien que nous ayons déjà retracé, jusqu'à la fin de la période, son commerce avec le Levant, il nous reste bien des faits à reprendre; nous avons aussi à parler de ses autres opérations, ainsi que de son organisation commerciale et industrielle. C'est à ce point de vue un fait très-important que la révolution de 1297, qui abolit le gou-

vernement démocratique (1), et y substitua une aristocratie héréditaire. La stabilité qui en résulta vint en aide à sa politique commerciale ; Venise eut dès lors les yeux constamment fixés sur un but, la suprématie commerciale, et elle le poursuivit avec persévérance, sans écart ni interruption. Gouvernée de la même manière, Gênes n'aurait pas succombé ; elle fût restée du moins l'égale de Venise, si même son heureuse situation ne lui eût assuré la prééminence. Mais à Venise on n'excellait pas moins dans la politique que dans l'art militaire, et nous ne savons si nous devons donner la préférence aux brillants faits d'armes de Chypre et de Candie, ou aux habiles traités de commerce avec la Syrie, l'Égypte et les Barbaresques. Quand il fut manifeste que la domination chrétienne ne pouvait pas se maintenir en Orient, les Vénitiens furent les premiers qui, dépouillant tout scrupule religieux, cherchèrent à se créer une bonne position chez les infidèles, tout comme auparavant chez leurs coreligionnaires. L'incorporation de l'Istrie et les conquêtes opérées sur le continent italien ayant, depuis le commencement du quinzième siècle, agrandi considérablement et solidement leur territoire, et les ayant rendus les maîtres absolus de l'Adriatique, ils pouvaient se consoler de la perte de leurs colonies de Grèce, tombées au pouvoir des Turcs, pour peu que leur commerce et leur navigation continuassent d'être traités avec faveur dans les pays étrangers. Or, ils étaient maîtres dans l'art de négocier des traités à cet effet, et les ambassades envoyées par eux auprès des sultans turcs de l'Asie Mineure, ou des Mamelouks, eurent presque toujours des résultats importants. La liberté d'acheter et de vendre, la sûreté des personnes et des biens, une juridiction propre, des droits de douane minimes étaient les moindres des avantages qu'ils savaient obtenir. Habiles à profiter des circonstances, ils savaient, dans la pratique, étendre et agrandir les concessions qui leur avaient été faites ;

(1) Ceci n'est point exact : la démocratie avait depuis longtemps cédé la place à une aristocratie tempérée, quand la révolution de 1297 vint transformer le gouvernement de Venise en oligarchie. C. V.

l'organisation de leurs consulats, confiés à des hommes dont le patriotisme égalait l'intelligence et l'énergie, était exemplaire. Un même esprit, une même pensée animait la tête et les membres ; et dans l'établissement le plus lointain, l'exécution ponctuelle des ordres du gouvernement était assurée. Les fonctionnaires vénitiens étaient d'éminents administrateurs. La Dalmatie et l'Istrie, ainsi que la terre ferme, atteignirent, sous leurs auspices, une prospérité extraordinaire, et participèrent dans une large mesure au mouvement du commerce général.

Il a déjà été question du trafic dont le sel était l'objet. Il devint beaucoup plus considérable par suite de l'acquisition de l'Istrie, ainsi que du développement de la navigation, qui allait chercher ce produit important chez les Barbaresques et en Sicile. Le droit de l'exporter était expressément garanti par les traités avec Tripoli. Venise devint le grand entrepôt du sel pour presque tout le sud-est de l'Europe ; une administration spéciale y était chargée de diriger et de surveiller ce commerce. Dans les commencements le commerce du sel était abandonné aux particuliers, sous le paiement d'une dîme ; plus tard l'État le prit à son compte. Après le sel, le blé donnait lieu à de vastes opérations, en premier lieu pour la consommation de Venise elle-même, puis pour le commerce intermédiaire. Les principaux pays producteurs étaient la Crimée et le littoral de la mer Noire, le nord de l'Afrique et en particulier Tunis, l'île de Candie et la Morée, la Sicile, la Pouille, et aussi, dans les années d'abondance, les possessions de terre ferme de la république. Ici encore une sage législation ne sauvegardait pas moins l'intérêt général que les intérêts particuliers. A notre point de vue actuel, cette intervention de l'État ne nous paraît pas dans tous les cas légitime ; mais nous devons tenir compte de la différence des époques. Pour que Venise parvînt à la suprématie, il fallait que le gouvernement prît un soin particulier du commerce, et la liberté des individus dut y être souvent sacrifiée à l'intérêt de la communauté. Les pêcheries des Vénitiens méritent également

d'être mentionnées pour leur importance commerciale. Ils pèchaient soit dans la mer Noire et la mer d'Azof, aux environs de Tana, soit dans leurs propres eaux de l'Adriatique. Ayant du sel marin en abondance, on apprit bientôt l'art de saler et de fumer le poisson ; du moins la préparation du thon et des sardines pour le commerce est-elle une industrie très-ancienne sur le littoral de la Dalmatie, ainsi qu'à Commachio. Les pêcheries étaient comme la pépinière de la marine militaire et marchande. Il n'existe pas de statistique exacte de la marine vénitienne ; on en a cependant estimé l'effectif, aux beaux temps de la république, à 3,000 bâtiments marchands, plus 45 galères, avec un équipage de 25,000 et de 11,000 matelots. Mais ce chiffre de 3,000 navires comporte des déductions, si l'on songe que plus des trois quarts ne jaugeaient que de 10 à 100 tonneaux, et qu'il comprend, selon toute probabilité, les barques de pêcheurs. L'activité des constructions navales est attestée aujourd'hui par l'immense étendue de l'arsenal de Venise, qui occupait au quinzième siècle près de 16,000 ouvriers.

Les voyages hors de la mer Adriatique étaient rarement entrepris par des navires isolés ; un grand nombre de navires se réunissaient pour faire route ensemble. Sous ce rapport, on le voit, les usages de l'antiquité subsistaient intacts. On employait ordinairement aux longues traversées les grandes galères, propriété de l'Etat, qui, lorsqu'il ne s'en servait pas lui-même pour quelque expédition, les louait aux plus offrants dans des enchères publiques. La capacité de ces galères était d'environ 600 tonneaux, et elles étaient armées en guerre ; aussi escortaient-elles fréquemment des bâtiments de moindre grandeur. On les répartissait entre les divers pays avec lesquels la république entretenait des relations commerciales. Il y en avait de 8 à 10 pour Tana et les possessions en Crimée, un nombre égal pour Constantinople et les côtes de la mer Noire ; d'autres avaient pour destination l'île de Chypre, Ajazzo, la Syrie, l'Égypte et les États barbaresques ; d'autres visitaient les parages occidentaux de la Méditerranée, la

France et l'Espagne, et au delà du détroit, le Portugal et les Pays-Bas. Ces flottilles partaient de Venise à des époques régulières, par exemple en avril pour les Pays-Bas, en juillet pour la mer Noire, en septembre pour Alexandrie, etc. Cette dernière place devint peu à peu la station principale de la marine marchande. Les escadres venant de la Syrie et des côtes barbaresques s'y réunissaient pour effectuer leur retour en commun, elles y formaient ou complétaient leurs cargaisons avec les précieux produits de l'Inde. A l'arrivée des navires, le consul vénitien désignait, pour fixer le prix des épices, quatre négociants, auxquels l'administration musulmane en adjoignait un cinquième, choisi parmi les indigènes. Cela n'empêcha pas qu'il ne s'élevât de temps en temps à ce sujet des contestations sérieuses. C'est ainsi qu'en 1430 le sultan fit de l'un des articles les plus importants, le poivre, un objet de monopole, et en demanda un prix exorbitant. Mais les Mamelouks cédaient devant les réclamations des Vénitiens appuyées par une flotte puissante, et la bonne intelligence ne tardait pas à se rétablir. De son côté, Venise, nous l'avons déjà fait remarquer, importait en Égypte une quantité considérable, non-seulement de produits de sa propre industrie, mais aussi des autres contrées. L'huile, le mercure, le cuivre, le plomb, le cinabre, le fer, le bois, les armes, le drap, le velours, les pelleteries, le suif, le miel et d'autres marchandises figuraient, assure-t-on, dans ces envois pour une valeur annuelle de 300,000 ducats. Il est regrettable que les Vénitiens se soient déshonorés, plus que tout autre peuple, par la traite des hommes, prenant au besoin jusqu'à des Chrétiens. Les harems des grands, dans l'Afrique musulmane, se remplissaient, par leur entremise, des beautés de la Géorgie et du Caucase.

Les galères de l'État servaient à la fois au commerce et à la guerre. Mais comme il était rare que la république n'eût pas une querelle sur les bras, et que du moins elle avait continuellement des pirates à combattre, il se forma peu à peu une flotte distincte, distribuée par petits bâtiments entre les colo-

nies les plus importantes, et toujours prête à se porter sur les points menacés. Dans l'Adriatique, un amiral exerçait le commandement en chef, avec le titre de *Capitaine du Golfe* ; d'autres capitaines stationnaient dans la mer Noire et dans les parages de Chypre. Ces officiers avaient une autorité absolue, même sur les navires du commerce qu'ils escortaient. A partir de 1297, ils ne purent être choisis que parmi les nobles, et même les commandants de galère placés sous leurs ordres, furent pris dans les rangs de l'aristocratie. Les armements maritimes et les affrétements n'étaient pas des industries libres à Venise ; le gouvernement intervenait partout, dirigeait tout, réglait avec détail l'importance et la composition des chargements, ainsi que le mode d'opérer. Il fixait de même l'époque du départ, celle du retour, et la durée des séjours au port. Les constructions navales étaient aussi placées sous sa surveillance et sous sa haute direction ; c'était lui ordinairement qui fournissait le bois. Le nombre des hommes d'équipage variait suivant les galères ; sur les plus grandes, du genre de celles qu'on employait dans le voyage de Flandre, on exigeait 180 rameurs ; il faut ajouter les soldats de marine. Le capitaine ne pouvait pas importer des marchandises pour son compte sur le navire qu'il commandait, mais il pouvait les charger sur tout autre navire. La flotte, une fois arrivée au lieu de sa destination, l'autorité de l'amiral ou du capitaine à l'égard du commerce expirait pour faire place à celle du consul, muni de pouvoirs également étendus. La république mettait beaucoup de prudence dans le choix de ces importants fonctionnaires, et elle dut certainement aux talents distingués de ses représentants à l'étranger, une part considérable des succès qu'elle y obtint. Plus tard le népotisme et la protection présidèrent souvent à ces choix ; dans les beaux temps, le mérite seul les dictait.

L'or, l'argent et les autres articles de prix ne pouvaient être expédiés de l'Adriatique que sur galères armées en guerre. Des hostilités venaient-elles à éclater subitement, ou signalait-on des pirates, les commandants des différentes stations navales étaient

tenus, non-seulement de renforcer les convois, mais, au besoin, de recevoir sur les galères les marchands et les marchandises. Dans les dangers pressants, on augmentait à bord le nombre des hommes armés. Une grande galère contenait environ 300 hommes d'équipage. Les soldats de marine étaient désignés sous le nom d'arbalétriers (*balestrieri*), à cause des armes qu'ils portaient. Après l'invention de la poudre, on leur donna des armes à feu, et, dès la fin du quatorzième siècle, nous trouvons les galères vénitiennes avec de l'artillerie, depuis deux jusqu'à huit canons. Une partie des rameurs, du reste, étaient obligés de prendre les armes. A la bataille de Curzole, la flotte vénitienne, opposée aux Génois, comptait 60 galères montées par 15,000 hommes. Sanuto évalue à 432,000 florins d'or l'entretien d'une pareille flotte. Il existait en outre une flottille spéciale pour la défense des lagunes. Protégée encore plus par sa situation, Venise put se vanter de n'avoir jamais été foulée par le pied d'un conquérant.

Il était défendu aux flottes marchandes de faire relâche et de décharger en cours de voyage. L'État ne percevait point de droits sur les marchandises importées du Levant par les galères armées, mais celles qui arrivaient par bâtiments non armés et appartenant à des particuliers, acquittaient 5 p. 100 de leur valeur. L'exportation de la majeure partie des marchandises et pour la plupart des pays, était libre, non pas néanmoins en vertu d'un principe économique, mais seulement par suite de concessions et de faveurs spéciales. Un nombre infini d'ordonnances régirent le commerce vénitien, suivant les besoins du moment. Le grand conseil y était l'âme et le principe des opérations commerciales; il fallait que l'individu soumît son activité aux lois d'une politique inflexible, étouffant toute libre concurrence sous la réglementation absolue de l'État. Cela n'empêchait pas d'encourager les citoyens des premières familles à s'adonner au commerce extérieur, et quiconque y occupait un navire d'un certain tonnage, obtenait des priviléges considérables. Mais il fallait obéir ponctuellement aux maximes d'État, et les plus simples

fonctions de la vie civile, qui semblent de droit naturel, devaient être acceptées comme des grâces et comme des bienfaits. Le cachet aristocratique était empreint sur le commerce, et la république de saint Marc, avec ses quatorze siècles de durée, prouve qu'une société peut être prospère, grande et glorieuse sous la constitution la plus oppressive, quand des esprits éclairés et des caractères énergiques y dirigent les affaires. Tant que le règne de l'aristocratie fut celui de l'intelligence, et que l'Italie put conserver le privilége de sa situation géographique et de sa civilisation, un système, qui serait aujourd'hui tout à fait impossible, put se maintenir dans toute sa vigueur.

Le budget de Venise était un des plus gros de l'Europe. Non que le régime des douanes puisse y être qualifié d'oppressif ; pour un État qui avait tant d'autres ressources, telles que les monopoles, les droits de port, d'ancrage et de tonnage, les contributions foncières et industrielles, les emprunts volontaires et forcés, et surtout une participation directe au commerce, les impôts indirects formaient une branche de revenu considérable, mais non la première. Pour faire prospérer une branche de commerce, ouvrir des débouchés, et exploiter un marché nouveau, l'on prenait de temps en temps des mesures d'une grande libéralité. Ces mesures n'étaient, il est vrai, que des exceptions au système de monopole et de prohibition qui constituait la règle. Cependant on pratiquait en général la sage maxime de faciliter l'exportation le plus possible, et de n'établir de droits que sur les importations, tandis que beaucoup d'autres États, à la même époque, faisaient précisément le contraire. La loi qui ordonnait aux négociants de rapporter de l'étranger, comme retours, des marchandises plutôt que de l'argent comptant ou des lettres de change, heurte les idées actuelles ; elle implique, du moins, des notions assez justes sur la nature et sur le principe du commerce. Afin d'encourager l'importation, on réduisait quelquefois les droits de douane, ou même on les supprimait entièrement, comme on le fit, par exemple, pour les toiles de Flandre.

Comme on voulait faire de Venise le grand entrepôt de l'univers, il fallait que les marchandises du Levant à destination de l'Europe, et celles de l'Europe à destination du Levant, prissent toutes la voie de son port, qui exerçait ainsi une sorte de droit d'étape forcé. Il paraît cependant que la concurrence de Gênes obligea plus d'une fois de s'écarter de cette règle et de permettre notamment des expéditions directes d'Alexandrie dans les parages occidentaux de la Méditerranée. L'industrie avait fleuri de bonne heure à Venise; le gouvernement s'appliqua, avec une sage prévoyance, à lui procurer, sur une grande échelle et à bas prix, les matières brutes des pays auxquels il vendait les articles de l'Orient. On envoyait du sucre à Londres, et avec le prix on achetait des laines anglaises. Sur les marchés des Pays-Bas, on échangeait des épices et des drogueries contre les produits du nord, et les navires, à leur retour, pouvaient charger à Cadix pour Venise autant de marchandises qu'ils en avaient exporté de cette dernière place pour la Flandre. Ils avaient de même la faculté de relâcher à l'île de Majorque, où se trouvait un entrepôt de laines de Barbarie, et d'y prendre charge complète.

Ainsi Venise devint un marché, non-seulement pour les articles du Levant, mais aussi pour ceux de l'Europe occidentale et septentrionale; tel était le domaine qu'embrassait son commerce intermédiaire. Les bénéfices se multipliaient. On en réalisait d'abord sur les articles du Levant, vendus en Angleterre par exemple, puis sur les laines exportées de cette contrée en Flandre, puis encore sur les tissus flamands qui se réexpédiaient de Venise dans le Levant; car, les fabriques vénitiennes étaient largement protégées; les produits des manufactures étrangères n'étaient généralement importés qu'en vue de la réexportation. L'objet de cette politique commerciale n'était autre que le monopole absolu des échanges entre l'Orient et l'Occident. Il va sans dire que le pavillon vénitien était, sinon investi de priviléges exclusifs, au moins favorisé par des droits différentiels. Gênes et plusieurs villes du littoral de l'Espagne, notamment Bar-

celone, poursuivaient le même but; mais vers la fin de la présente période, Venise les avait dépassées de beaucoup, quand survint la grande révolution qui affranchit l'Occident de cette servitude, en ouvrant à travers l'Océan des voies nouvelles au commerce du monde.

Le commerce de terre de Venise était sans importance, excepté dans ses propres possessions de terre ferme. Il fut longtemps interdit aux Vénitiens eux-mêmes; on exigeait que les étrangers vinssent en personne faire leurs achats. En temps de guerre maritime seulement, le gouvernement permettait l'arrivée par terre des marchandises destinées à l'Europe occidentale. Les affaires avec l'Allemagne ne consistèrent guère au commencement que dans des fournitures de sel. L'Allemagne préférait communiquer avec Constantinople par la voie du Danube. Mais, peu à peu, les Vénitiens ayant accaparé le commerce maritime et Alexandrie étant redevenue le grand marché des produits du Levant, les villes allemandes trouvèrent plus commode de s'approvisionner par l'Adriatique. Ce furent des marchands de Vienne et de Ratisbonne, qui les premiers prirent la nouvelle route des Alpes. Ils y apportèrent même des produits de la Russie, lorsque la prépondérance des Génois dans la mer Noire eut enlevé aux Vénitiens leurs relations directes avec cette contrée. Mais en général les Allemands étaient traités rigoureusement à Venise; ils ne pouvaient offrir leurs marchandises qu'à des marchands vénitiens, et n'avaient pas le droit de les remporter. L'introduction des étoffes de soie était interdite; si un marchand allemand apportait des marchandises d'une espèce que les Vénitiens importaient par mer, les marchandises étaient confisquées; on allait même jusqu'à rendre le marchand responsable des marchandises vénitiennes en magasin dans son pays. Malgré tant de rigueur et d'intolérance, le commerce de l'Allemagne avec l'Italie prit depuis le milieu du quatorzième siècle un rapide essor, quand les villes de la haute Allemagne, notamment Augsbourg et Nuremberg, s'en emparèrent et approvisionnèrent l'Allemagne et les pays

du nord en produits du Levant. Dans un autre chapitre nous reprendrons ce sujet avec détail. De Venise on tirait principalement des fruits du midi, de la soie, du coton, des drogues; de Gênes, des épices et épiceries. Les dures conditions des premiers temps semblent s'être peu à peu adoucies; les Allemands envoyèrent en quantités toujours croissantes les articles de leur fabrication, surtout des toiles, pour être réexportés, et ils eurent à Venise un entrepôt à eux (*fondaco dei Tedeschi*). Du reste, ils furent toujours obligés de venir eux-mêmes effectuer leurs achats et leurs ventes. On franchissait alors les Alpes par deux routes, celle du Tyrol par le Brenner, celle de la Carinthie par Villach.

On se ferait difficilement une idée de l'affluence des étrangers à Venise; les chrétiens, les musulmans et les juifs y trafiquaient paisiblement entre eux. La politique de l'État était, en principe, peu favorable à la prolongation du séjour des étrangers, s'ils ne se faisaient sujets de Venise. Elle n'avait pas de motifs particuliers de ménagement envers eux, le commerce et la navigation de Venise étant indispensables aux autres peuples. Toutefois, outre les Allemands, nous y trouvons établis des Arméniens, qui occupaient une île entière, des Grecs et même des Turcs. On ne permettait aux Juifs que les affaires de banque; ils ne pouvaient opérer sur les marchandises; de là des querelles et des persécutions fréquentes. Les marchands étrangers et leurs magasins étaient soumis à la surveillance la plus sévère, exercée par une autorité spéciale, sous le nom de *Visdomini*. Ainsi on retrouvait partout l'intervention officielle, ainsi qu'un attachement opiniâtre et minutieux aux maximes une fois adoptées.

La situation de Venise et son intérêt l'invitaient en premier lieu à naviguer dans la partie orientale de la Méditerranée et à exploiter le commerce du Levant. Peu à peu elle étendit ses relations vers l'ouest, puis au delà du détroit de Gibraltar, vers le littoral européen de l'Atlantique. C'étaient d'abord des chargements de sel qu'on allait prendre en Sicile, en Sardaigne et aux îles Baléares; de 1272 seulement date la première

trace authentique de voyages directs à Montpellier, à Aigues-Mortes et à d'autres ports de la Provence. Peu après les Vénitiens se montrent dans l'intérieur de la France, jusqu'à Troyes. Ils pouvaient y trafiquer librement, et n'étaient point restreints aux marchés banaux. En 1318, une ambassade fut envoyée auprès du conseil municipal de Bruges, pour exprimer certains griefs du commerce vénitien, et pour solliciter permission de nommer un consul investi du pouvoir judiciaire, la liberté d'acheter et de vendre, et en général les mêmes droits dont ce commerce jouissait ailleurs. Ce fait prouve l'existence de relations antérieures avec les Pays-Bas, relations établies probablement par terre à l'aide des ports du midi de la France; car, il résulte de données dignes de foi, qu'avant l'année 1312, aucune galère n'était entrée dans le port d'Anvers. Les réclamations de l'ambassade donnent lieu de croire que jusque-là les Vénitiens étaient moins bien traités sur les marchés des Pays-Bas que les Allemands, les Anglais et même les Génois; mais en 1320 ils obtinrent des lettres de protection qui leur assurèrent les mêmes priviléges. Depuis lors, leurs importations en Flandre prirent un développement considérable; elles furent organisées par l'affectation à ce service de dix des plus grandes galères de l'État, et devinrent au quinzième siècle la branche sans contredit la plus lucrative du commerce maritime des Vénitiens. Nous aurons occasion au chapitre des Néerlandais d'entrer dans quelques détails à ce sujet. Ajoutons seulement ici que la Seigneurie favorisait le commerce maritime beaucoup plus que le commerce de terre, non-seulement pour conserver le bénéfice du fret au pavillon de Venise et assurer des retours à son commerce propre, mais aussi dans la sage pensée d'exercer sa marine par la longueur des voyages. Le transport par terre n'était permis que durant les hostilités qui troublaient la sûreté des mers. Plus tard, beaucoup de produits du midi tirés de Venise furent expédiés par le Rhin, sous la direction du commerce, alors florissant, des villes de la haute Allemagne.

La république entretenait aussi des relations directes avec l'Angleterre. Elle envoya, en 1325, une ambassade à Édouard II, et obtint de ce prince des priviléges commerciaux assez importants, qui garantirent aux marchands la sûreté, jusque-là fort précaire, de leurs personnes et de leurs marchandises. Vers la même époque, cinq galères vénitiennes, chargées d'épiceries, entrèrent dans le port de Southampton.

Les rois de Castille, d'Aragon et de Portugal accordèrent de même au commerce de la république des lettres de protection et de grâce, à la faveur desquelles les galères revenant de Flandre en particulier, visitèrent fréquemment les ports de Bilbao, de Lisbonne, de Cadix, de Séville et de Barcelone. Toutefois, les Génois continuèrent de dominer dans ces parages, comme dans l'ouest de la Méditerranée en général, favorisés comme ils l'étaient par une situation incomparablement plus avantageuse et par l'ancienneté de leurs relations sur ce même terrain; de plus, les Espagnols et les Portugais firent une concurrence de plus en plus énergique.

Ni Venise, ni les autres villes maritimes de l'Italie ne naviguèrent au delà des Pays-Bas. Là était le point de partage où les Anséates recevaient de leurs mains les marchandises de l'Orient, pour les débiter dans le Nord. Le voyage des frères Zéno en Islande et au Groënland, au quatorzième siècle, ne fut qu'une aventure sans résultats; il en est de même de l'entreprise des deux Génois Vivaldi, qui, en 1281, s'étant trop avancés dans l'Océan, disparurent sans laisser de trace.

Les Italiens n'ont pas fait de découvertes plus que les Anséates. Les uns et les autres étaient des marchands, et de plus, quand il le fallait, des hommes de guerre. On doit rendre toute justice au vigoureux développement et à l'habile direction de leur marine; mais ils n'ont pas franchi le cercle traditionnel de l'ancien monde, et ils ont été dépassés par les Arabes. La navigation des Italiens était un simple cabotage, et bien que ce soient leurs savants qui ont changé en conviction l'ancien pressentiment de l'existence d'un monde transatlantique, celui de leurs compatriotes qui était résolu à

tenter la grande entreprise n'obtint de leur part que des dédains et un injurieux refus.

Il est curieux que Venise, cet État tout maritime, qui était né et qui avait grandi au sein des eaux, ait, à défaut de navigateurs hardis, produit plusieurs hommes, qui ont fait progresser la géographie par de lointains voyages sur terre. Après la fondation du grand empire des Arabes en Asie, les relations directes des peuples chrétiens avec l'Inde cessèrent entièrement. Il n'était plus question de ces voyages de commerce, dont l'antiquité nous a légué de si intéressants souvenirs, et dont le dernier fut entrepris dans le sixième siècle de l'ère chrétienne par Cosmas Indicopleustès. Rien ou presque rien ne transpirait en Europe des expéditions des marchands arabes dans ces contrées éloignées. Mais le goût des voyages et le désir de trouver de nouveaux moyens de fortune, suivirent de près le réveil du génie commercial. Les croisades avaient d'ailleurs ouvert les portes de l'Orient. Venise eut l'honneur de mettre au jour l'homme qui prit ici l'initiative. Marc Pol, d'une famille distinguée, avait déjà eu des opérations commerciales à diriger dans l'Asie Mineure, quand il se sentit appelé à parcourir la partie orientale du même continent. C'était vers 1260, époque où la domination des Mongols était à son apogée, et où l'on vantait la magnificence du grand khan à Samarcande. Marc Pol atteignit heureusement cette ville, et sut gagner la confiance du prince, qui l'assista avec empressement dans l'accomplissement de ses projets, et l'attacha même expressément à son service. Dans ces excellentes conditions, le voyageur pénétra en Chine, et parcourut presque toutes les provinces de cette contrée, à laquelle il donna le nom de Cathay. De là il se rendit dans l'Indoustan, et le premier il fit connaître le Bengale et le Guzerate, sous leurs dénominations actuelles, comme de grands empires indépendants. Outre ses voyages de terre ferme, il fit quelques navigations en mer. L'île de Zipangri dont il parle, paraît être le Japon ; il visita Java, Sumatra et les autres îles de la Sonde, Ceylan et la côte du Malabar jusqu'au golfe de Cambaye, contrées qui

toutes portent encore les noms sous lesquels il les désigna.

Marc Pol n'était pas un savant, et la relation de ses voyages paraît avoir été composée de mémoire et non sur les lieux mêmes. De là beaucoup d'inexactitudes, et quelques exagérations, qui plus tard ont porté des critiques à mettre en doute sa véracité et à l'accuser de n'avoir pas même vu les pays qu'il décrit. Reproches bien injustes, car les exagérations s'expliquent par la nouveauté d'impressions pour lesquelles toute mesure d'appréciation manque encore, et les inexactitudes de certains passages sont largement compensées par la rigoureuse exactitude des autres. On doit à Marc Pol la connaissance du sagou, dont il apporta les premiers échantillons à Venise. Il fait la remarque importante que le commerce de l'Inde avec Alexandrie, à l'époque de son voyage, ne se pratiquait pas tout à fait de la même manière que dans l'antiquité et au temps des Arabes. Les produits de la péninsule orientale et des îles parvenaient sur des navires du pays à la côte de Malabar, d'où ils étaient exportés par navires arabes et égyptiens, avec les produits de la péninsule occidentale, pour les ports de la mer Rouge. Les négociants de Bassora et d'Ormus, possédant de meilleurs bâtiments, avaient, nous l'avons vu, des relations plus étendues que les Égyptiens ; et c'est ce qui explique comment les articles fins et précieux de l'Inde, étrangers à la côte de Malabar, étaient chargés directement par eux dans le pays de production, et importés par la voie du golfe Persique. La relation de Marc Pol offre, en dernière analyse, la description la plus complète qu'aucun Européen eût donnée encore de l'Asie orientale. D'autres voyageurs, tels que Barthema, Pegoletti, les Florentins Conti et Bartholomei, Barbaro, etc., vinrent après lui ; Barbaro en particulier, avec une mission spéciale du gouvernement, qui l'avait nommé son agent à Tana, puis envoyé dans la Tartarie, pour y négocier des traités de commerce. Aucun de ces voyages n'eut, pour ainsi dire, de résultats pratiques ; Marc Pol lui-même fut souvent en butte aux attaques et aux railleries de ses contemporains.

L'importance du commerce que les Vénitiens faisaient alors avec le Levant, peut s'apprécier de deux manières : en premier lieu par le relevé des articles qui, par leur entremise, parvenaient aux deux grands entrepôts du nord de l'Europe, Bruges et Anvers, puis par les richesses qu'accumulèrent toutes les villes qui trafiquaient avec Venise, notamment celles des Pays-Bas et de la haute Allemagne. Combien les profits de Venise elle-même ne durent-ils pas être considérables ! Il serait aujourd'hui très-difficile d'évaluer avec quelque exactitude les revenus de cette ville (1). Comme, au

(1) Il existe sur le commerce de Venise avec l'Italie un rapport de 1421, présenté au sénat par le doge Mocenigo. « Tortone et Novare, y est-il dit, nous vendent annuellement 6,000 pièces de drap ; Pavie, 3,000 ; Milan, 4,000 ; Crémone, 40,000 ; Côme, 12,000 ; Monza, 6,000 ; Brescia, 5,000 ; Bergame, 10,000 ; Parme, 4,000 : en tout, 90,000 pièces. Ces villes nous envoient en outre de l'or fin pour une valeur de 1,558,000 sequins ; en échange, elles nous prennent annuellement 50,000 quintaux de coton, 20,000 quintaux de fil, 40,000 quintaux de laine catalane et autant de laine française ; pour 250,000 ducats d'étoffes de soie et d'or, 3,000 charges de poivre, 400 paquets de cannelle, 2,000 quintaux de gingembre ; pour 95,000 ducats de sucre, pour 30,000 ducats de lingerie et de broderies, 40,000 quintaux de bois de teinture, pour 50,000 ducats d'autres substances tinctoriales, pour 250,000 ducats de savon, et pour 30,000 ducats d'esclaves. Il n'est pas tenu compte ici de l'exportation du sel. Que l'on songe au nombre des navires employés au transport de ces marchandises, soit pour les porter en Lombardie, soit pour les tirer de la Syrie, de la Roumélie, de la Catalogne, de la Flandre, de l'île de Chypre, de la Sicile, en un mot de toutes les parties du monde. Venise gagne 2 1/2 à 3 p. 100 sur le fret. Et combien d'hommes, combien de milliers de familles vivent de ce commerce, artisans, hommes de mer, négociants enfin, dont le bénéfice ne s'élève pas à moins de 600,000 ducats ! Vérone achète annuellement 200 pièces de tissus d'or, d'argent et de soie ; Vicence, 120 ; Padoue, 200 ; Trévise, 120 ; le Frioul, 50 ; Feltre et Bellune, 12 ; et ces villes prennent en outre 400 charges de poivre, 120 paquets de cannelle, 1,000 quintaux de gingembre, 1,000 quintaux de sucre, et 200 gâteaux de cire. Florence nous envoie 16,000 pièces de drap et 350,000 sequins en espèces, en échange de laines d'Espagne et de France, de blé, de soieries, de fil d'or et d'argent, de cire, de sucre et de bijouterie. En somme, le commerce de Venise met annuellement 10 millions de sequins en circulation. » Ce rapport, sans doute, est très-incomplet, et ne concerne que les opérations avec les provinces vénitiennes de la terre ferme et le reste de la haute Italie ; il suffit néanmoins pour donner une idée approximative de l'importance du commerce de Venise. Le chiffre de 10 millions de sequins, représentant une somme énorme pour le temps, s'applique évidemment à

quinzième siècle, son commerce avec le Levant était un véritable monopole, il dut rapporter en conséquence. Là où il n'existe point de concurrence, et où le marchand est maître du marché et peut fixer lui-même le prix de vente de ses marchandises, les bénéfices doivent être exorbitants. Rien ne saurait mieux en donner une idée que le taux de l'intérêt à cette époque. C'est assurément la mesure la plus exacte du bénéfice que procurent les capitaux employés dans le commerce, et qui varie nécessairement, suivant que le taux de l'intérêt est élevé ou bas. Depuis la fin du onzième siècle jusqu'au commencement du seizième, c'est-à-dire, durant la grande période commerciale des Italiens, l'intérêt se maintint à un taux prodigieusement élevé, soit 20 pour 100 habituellement, et quelquefois plus ; dans aucune partie de l'Europe, avant l'année 1500, il ne tomba au-dessous de 10 ou 12. Or, si les profits d'un commerce aussi étendu que celui des Vénitiens répondaient à ce haut cours de l'argent, ce commerce dut être, pour l'État comme pour les particuliers, la source d'immenses richesses. Au dire de tous les auteurs, les revenus de la république, de même que les fortunes de quelques particuliers, atteignirent des proportions énormes. Aucune autre ville italienne ne pouvait se comparer à Venise pour la splendeur des maisons, pour l'abondance de la vaisselle d'or et d'argent, des bijoux et de tout ce qui constitue le luxe et le bien-être. Ce luxe n'était point une orgueilleuse et folle prodigalité, c'était le fruit naturel d'une activité intelligente et heureuse, qui, après avoir laborieusement acquis des trésors, pouvait légitimement en jouir avec éclat.

Une autre preuve concluante de la grandeur commerciale de Venise, est sa banque, dont le crédit était garanti par l'État

l'ensemble de ce commerce. Nous possédons aussi sur les prix courants des marchandises à la bourse de Venise des données qui remontent au commencement du quinzième siècle. Le quintal de coton coûtait alors 20 ducats ; le paquet de cannelle, 160 ; le quintal de gingembre, 40 ; la charge de poivre, 100 ; le quintal de sucre raffiné, 15 ; le quintal de laine anglaise, 40 ; celui de laine d'Espagne, 60 ; la pièce de drap, de 15 à 40 ducats.

lui-même. Les opérations du commerce devaient s'être singulièrement multipliées, avant qu'on reconnût l'utilité d'un pareil établissement, ou que l'on comprît suffisamment les principes du commerce pour donner à la banque une bonne organisation et de bons statuts. Venise peut se glorifier d'avoir donné la première, à l'Europe, l'exemple d'une institution, tout à fait inconnue des anciens, et qui est devenue l'orgueil des temps modernes. Sa banque fut constituée dès l'origine sur des principes si excellents qu'elle servit de modèle à celles des autres pays, et l'administration de ses affaires fut si honnêtement conduite, que son crédit ne fut pas une seule fois ébranlé. La date de sa fondation est incertaine ; beaucoup d'auteurs, en la rapportant à l'année 1157, l'ont fait remonter trop haut. En 1246, le pape Innocent IV déposa dans cette banque une somme de 2,500 marcs d'argent, payable à un bourgeois de Francfort. Les lettres de change apparaissent à Venise dès la fin du douzième siècle. Il s'y frappait beaucoup de monnaies, car, au quinzième siècle, l'argent de Venise, comme celui de Florence, circulait dans l'Europe entière.

Mais Venise n'était pas seulement la reine des mers et la grande cité commerçante ; au milieu de ses lagunes et dans ses possessions de terre ferme, elle s'était créé une nouvelle source de richesse dans une industrie qui fournit encore quelque aliment à son commerce, après la perte presque totale de son commerce intermédiaire. La ville et ses environs étaient remplis de fabriques de toute espèce. Nous avons dit que le gouvernement favorisait, prescrivait même l'importation des matières brutes, du nord principalement, en retour des envois de marchandises coloniales. Ce fut à ce règlement que la fabrication des draps dut son existence. De tout temps les tissus de laine avaient été considérés comme un des articles les plus avantageux de l'exportation en Orient, et la politique marchande de Venise, qui aspirait, partout où elle pouvait, à la domination et au monopole, crut trouver dans la création d'une industrie manufacturière un puissant moyen d'action. Ce principe une fois adopté, elle le poursuivit avec une vigueur

logique qui fut poussée quelquefois jusqu'à l'absurde, mais qui, en harmonie avec le système du gouvernement, et favorisée par un concours particulier de circonstances, produisit des résultats merveilleux. On aurait tort, du reste, de vouloir justifier aujourd'hui, par l'exemple de Venise, l'utilité des mesures restrictives et des prohibitions en économie politique. Tout élément de comparaison manque (1), et ils sont peut-être plus dans le vrai, ceux qui expliquent la décadence de Venise par son système de monopole et de contrainte commerciale, et qui tirent de là des conclusions en faveur de la liberté du commerce.

Malgré le zèle de l'État à procurer aux manufactures de draps des matières premières à bas prix, et malgré les immunités qu'il lui accorda, cette industrie ne put pas fleurir. Indépendamment de la France, et surtout de la Flandre, qui obtenaient la matière première à meilleur marché et fabriquaient sur une plus grande échelle, par suite offraient un assortiment plus varié et pouvaient vendre à plus bas prix, l'Italie elle-même, notamment Florence et les villes lombardes, exploitaient avec succès la fabrication des draps. Les Vénitiens ne tardèrent pas à reconnaître qu'ils ne pourraient l'emporter sur de pareils concurrents. Que firent-ils ? Ils protégèrent leur propre industrie sur le marché national, et s'emparèrent de l'industrie étrangère pour le marché extérieur, en d'autres termes ils exportèrent ses produits. Par là ils se ménageaient du moins les bénéfices du commerce ; mais, ce qui était le point essentiel, ils conservaient les relations directes avec le Levant, et possédaient des moyens d'échange. Sans doute aussi il ne leur était pas peu profitable de prendre des draps de Flandre en retour des articles de l'Inde qu'ils plaçaient dans cette contrée, de sorte qu'ils réalisaient double

(1) Assurément c'est un procédé peu sûr que de conclure d'un temps et d'un pays à un autre pays et à un autre temps ; mais l'exemple de Venise, durant la plus grande partie de son existence, n'est pas moins un argument très-fort à l'appui de la thèse de l'efficacité du régime protecteur dans des cas donnés. H. R.

gain, à l'achat et à la vente. C'est ainsi que nous trouvons à Venise des approvisionnements considérables de lainages étrangers destinés à l'exportation. Quant aux fabriques du pays, les articles où elles réussissaient le mieux étaient les draps écarlates pour le Levant et les draps noirs pour l'Italie.

Venise n'a jamais attaqué l'industrie linière, bien qu'elle tirât du lin et du chanvre de l'Égypte, des pays de la mer Noire et de la Sicile. Elle recevait des villes de la haute Allemagne, contre les articles du Levant, de grandes quantités de toiles, qu'elle réexportait ensuite à diverses destinations. En revanche, on retrouve la trace de l'existence du filage et du tissage du coton à Venise dès le commencement du quatorzième siècle. Cette matière venait de la Syrie, de l'Égypte et de l'île de Chypre, et l'importation en était expressément interdite aux navires étrangers. Toutefois, la fabrication du coton ne prit aucun essor, parce que l'époque ne s'y prêtait pas et que les peuples orientaux y avaient une supériorité décidée. Dans le tissage de la soie Venise eut au commencement à lutter contre la Sicile, Gênes et Lucques, pays qui produisaient la soie, encore étrangère au territoire vénitien. La conquête de la Morée donna à Venise tout ce qui lui manquait ; non-seulement la matière première, mais des tisserands exercés. Cette industrie se naturalisa dès lors à Venise ; elle y prit un vaste développement et put braver toute concurrence. Toujours prête, comme la Hollande et l'Angleterre, à saisir les occasions d'attirer chez elle et de s'approprier les industries, les capitaux, l'intelligence, les forces productives, en un mot, des pays étrangers, Venise profita de la triste situation de Lucques sous le tyran Castruccio, pour faire venir dans ses murs trente environ des premiers fabricants de soieries de cette ville. Ils y apportèrent leur habileté connue dans la fabrication des brocarts et des velours, spécialité qui appartint désormais à leur nouvelle patrie. On leur accorda les bâtiments nécessaires, et de plus le droit de cité ; quelques-uns même furent inscrits sur le livre d'or. L'importation des soieries étrangères fut absolument prohibée, à la seule ex-

ception des dessins et des tissus nouveaux qu'on avait intérêt à se procurer. Comme on mettait beaucoup de prix à conserver le renom de la fabrication indigène, tous les articles destinés au commerce étaient préalablement soumis à une inspection officielle ; nouvel exemple de l'intervention du gouvernement dans la sphère de l'activité privée. Les corporations étaient rigoureusement closes, et l'on n'y admettait que des maîtres accomplis.

Les fabriques d'armes de Venise, qui fournissaient des épées, des arbalètes, des casques, des cuirasses, des boucliers, et plus tard aussi des armes à feu, alimentaient son commerce, avec le Levant surtout, en dépit de la défense et des foudres de l'Église. L'exportation des armes n'avait lieu qu'avec un permis spécial ; il s'agissait d'éluder convenablement la défense, point que naturellement le gouvernement lui-même se réservait de décider. La bijouterie et la joaillerie de Venise jouissaient aussi d'une grande réputation et étaient partout recherchées. Par suite des envois de la mer Noire et du Danube, cette ville était le principal marché de pelleteries pour le midi de l'Europe. Elle expédiait de la cire à toute la chrétienté, et dans ces temps de dévotion la consommation de ce produit n'était pas petite. Nulle part la cire n'était mieux blanchie, nulle part les cierges et les autres objets qu'elle sert à confectionner n'étaient mieux réussis. Il y a encore à mentionner les industries du savon et de la parfumerie, de la tréfilerie d'or et d'argent, de la passementerie, des ouvrages en marbre et en mosaïque, mais surtout celle du verre, dont Venise eut longtemps le monopole en Europe. Dès le onzième siècle, on y connaissait et on pratiquait le secret, probablement emprunté à l'Orient, de colorer le verre et de lui donner les formes les plus variées. Ses glaces et ses vitres étaient les plus belles que l'on connût au moyen âge, et ses verroteries se répandaient dans toutes les parties du monde. Depuis cette époque les perles en verre de Venise servent encore de monnaie dans le Sennaar et en Nubie. L'île Murano était alors et est encore aujourd'hui le siége de cette fabrication, la plus lucrative de toutes les industries

vénitiennes. Afin qu'elle ne manquât pas de matière première, on prohiba, dès 1275, l'exportation non-seulement du sable propre à la vitrification, mais encore du verre cassé. La soude et la potasse se tiraient de la Sicile et de la Syrie.

Le culte de Venise pour les beaux-arts n'appartient pas à notre sujet ; il doit être mentionné cependant, à cause des nombreuses industries auxiliaires qui se rattachaient aux beaux-arts, et comme une preuve de cette opulence dont l'État, comme les particuliers, faisait un si noble usage.

VI

Jamais les Vénitiens n'avaient cru leur domination mieux établie, et n'avaient eu plus de confiance dans la durée et dans les progrès de leur commerce, que lorsque, vers la fin du quinzième siècle, il leur fut porté deux coups mortels. L'admiration ou l'envie avec laquelle les autres peuples de l'Europe considéraient la puissance et la prospérité de Venise, les porta naturellement à en rechercher les causes ; ils estimèrent que son commerce lucratif avec le Levant était de toutes ces causes la plus réelle et la plus féconde. Exclus à regret d'une source opulente qui coulait si abondamment pour les Vénitiens, divers États cherchèrent à y participer. Nous avons vu comment d'autres cités italiennes, après un succès de plus ou moins de durée, furent successivement obligées d'abandonner la partie et de céder le terrain à la reine de l'Adriatique. Le coup vint d'un tout autre côté, en changeant si profondément le monde que Venise n'eût pu rien sauver, s'il lui était possible de sauver quelque chose, sans rompre absolument avec sa politique traditionnelle et avec tous les souvenirs de son glorieux passé. Mais il était mort, l'esprit qui du néant avait élevé la république au faîte de la puissance. Si les branches et la cime de l'arbre portaient encore des fleurs, les racines étaient déjà pourries. Au lieu d'étendre leur commerce et de tenter de nouvelles découvertes, les Vénitiens dédaignèrent même de profiter des découvertes

des autres. L'idée que l'ouverture d'une route maritime autour de l'Afrique pût leur enlever le commerce de l'Inde, ne se présenta même pas à leur esprit, lorsque cette route était déjà ouverte. Ce que tout le monde voyait, ils ne voulurent pas le croire. Et, quand ils commencèrent à être atteints par la grande révolution, ils cherchèrent à maintenir l'ancienne route, au lieu d'entrer dans la nouvelle avec toutes leurs ressources; ils employèrent de petits moyens là où ils ne pouvaient réussir qu'à la condition de tirer habilement et énergiquement parti du nouvel état des choses et de déployer de nouveau leur ancien esprit d'entreprise. Leurs yeux ne se dessillèrent que lorsque tout fut perdu sans retour et qu'il était trop tard, lorsque les trésors de l'Inde affluèrent à Lisbonne, lorsque la découverte de l'Amérique vint transformer entièrement les relations entre les différentes parties du monde, et provoquer ces nouvelles idées, ces nouvelles institutions commerciales, qui constituent la différence principale entre la vie morale et politique des temps anciens et celle des temps modernes.

Les Portugais trafiquèrent directement avec l'Inde, ce que ne faisaient pas les Vénitiens ; et comme ils établirent leur domination dans cette contrée et qu'ils y firent des conquêtes, ils se trouvèrent bientôt en mesure de s'y attribuer le monopole. Un homme aussi pénétrant et aussi énergique qu'Albuquerque , ne pouvait manquer d'apercevoir le moyen d'en finir pour toujours avec la concurrence des Vénitiens. Il fallait pour cela occuper sur le golfe Persique et sur la mer Rouge des positions qui missent entre les mains des Portugais la navigation de ces mers et le commerce avec Bagdad et avec l'Égypte. Une partie de ce plan réussit. Par la conquête, en 1414, de l'île d'Ormus à l'entrée du golfe Persique, ils se rendirent maîtres de tout le commerce que les Arabes et les Persans faisaient par cette voie depuis des siècles. Toute l'Asie occidentale jusqu'à Constantinople, et jusqu'à la Boukharie, devint tributaire des Portugais pour les produits de l'Inde. La ville qu'ils bâtirent dans l'île d'Ormus devint, par sa richesse

et par son luxe, une des plus célèbres de l'Orient. Ils eurent moins de succès dans leur entreprise sur la mer Rouge ; ils ne purent s'y établir, et leur flotte éprouva de nombreuses avaries dans ses bas-fonds. Cependant le commerce des Égyptiens fut désorganisé ; car, dans tous les ports de l'Inde, ceux-ci rencontrèrent dès lors les Portugais, dont l'ascendant leur suscitait partout les plus grandes difficultés. Les Vénitiens s'aperçurent ainsi forcément du déclin progressif de leur commerce avec l'Inde ; afin de l'arrêter autant que possible, ils engagèrent le sultan des Mamelouks, inquiet, lui aussi, du succès rapide des Portugais en Orient, et en proie aux craintes les plus vives, à entamer des négociations avec le pape et avec le roi de Portugal. Il négocia en effet, mais avec un ton d'arrogance et des menaces d'extermination, qui avaient été de mise à l'époque du fanatisme arabe, mais qui ne pouvaient plus alors produire le moindre effet. Ayant échoué sur ce terrain, les Vénitiens déterminèrent le sultan à déclarer la guerre aux Portugais, et lui fournirent de l'argent et du bois pour la construction d'une flotte. Cette flotte partit en effet de Suez ; mais elle eut à peine franchi le détroit de Bab-el-Mandeb, qu'elle fut attaquée et mise en fuite par les Portugais. Le trône des Mamelouks s'écroula peu après, et, en 1517, les Turcs s'emparèrent de la Syrie, de la Palestine et de l'Égypte. Une fois en possession de ces contrées, ils comprirent, eux aussi, la nécessité de s'entendre, dans un intérêt commun, avec les Vénitiens, leurs anciens ennemis ; et ces derniers s'y prêtèrent volontiers. Sélim Ier confirma tous les priviléges dont ils avaient joui sous les Mamelouks, et affranchit de droits toutes les marchandises de l'Inde importées dans ses États par Alexandrie, en même temps qu'il grevait fortement celles qui arrivaient par Lisbonne.

Mais tous ces efforts étaient impuissants contre une révolution inévitable. Indépendamment de la concurrence commerciale, des malheurs politiques fondirent sur Venise. En 1508, la ligue de Cambrai détruisit sa puissance et humilia son orgueil. Hors d'état de faire la guerre, la république eut recours

à la diplomatie. C'est ainsi qu'elle fit, en 1521, au roi Emmanuel l'offre d'acheter à un prix convenu toutes les épices importées à Lisbonne, moins les quantités nécessaires à la consommation des Portugais. Cette proposition, tendant à rendre à Venise le monopole qu'elle avait perdu, fut naturellement repoussée avec mépris. La perte des îles de Chypre et de Candie, vers la fin du seizième siècle et le milieu du dix-septième, consomma la ruine de l'État. Les guerres continuelles et acharnées rompirent toutes relations pacifiques avec les Turcs, et tout le sud-est de l'Europe, occupé par eux, tomba dans cet état de barbarie qui l'a tenu, jusqu'à ces derniers temps, séparé de l'Europe civilisée. Venise vit enfin se fermer son champ d'activité le plus proche et le plus naturel. Elle put subsister encore deux siècles avec ses grands souvenirs et ses richesses accumulées; mais c'était là végéter plutôt que vivre, et la période moderne de l'histoire du commerce n'existe, pour ainsi dire, pas pour elle. Sa puissance commerciale expire avec le moyen âge; quant à la fin de son existence politique, c'est un événement sans intérêt.

Une grande partie des considérations qui précèdent sur la fortune commerciale de Venise, s'appliquent plus ou moins aux autres États marchands de l'Italie, et en particulier à Gênes. Quelle que fût l'inimitié qui les séparait, leur point de départ, leur but, leur champ d'activité, furent à peu près les mêmes; les moyens qu'ils employaient offrent une analogie frappante, et il en est de même des causes essentielles de leur décadence. C'est ce qui explique comment nous avons pu comprendre dans un seul tableau, sous la dénomination collective d'Italiens, divers États qui ne représentent pas une unité nationale.

Qu'il nous soit permis, cependant, d'ajouter quelques détails sur Gênes en particulier. La brillante époque de son commerce et de sa puissance fut sans contredit le siècle qui s'écoula de 1261 à 1369, entre la restauration des empereurs grecs et la défaite de Chioggia. Sa prépondérance dans la mer Noire et les relations qu'elle entretenait avec l'intérieur de

l'Asie pouvaient justement exciter la jalousie de Venise; mais il en était tout autrement en Égypte. Les Turcs ne concédaient pas des immunités commerciales avec la même facilité que les Mamelouks; et Gênes, dans l'espoir de conserver la prépondérance à Constantinople, négligea de prendre pied en Égypte au moment favorable. Elle y acquit sans doute, on l'a vu déjà, divers droits et divers priviléges; elle eut même, dès 1332, une factorerie à Alexandrie, et elle y prit quelque part au commerce d'exportation, comme à celui d'importation. Mais cette part, déjà petite dans l'origine, chaque jour réduite par les Vénitiens, diminua au lieu de s'accroître. De concert avec les Turcs, les Vénitiens expulsèrent leurs rivaux de Chypre et des autres îles de l'Archipel, où ces derniers possédaient des établissements. Les relations de Gênes avec le Levant, d'abord restreintes, finirent par cesser tout à fait. Dès le milieu du quinzième siècle, elle ne pouvait plus, dans ces parages, rivaliser avec Venise. Jusque-là, elle avait approvisionné, principalement en produits de l'Orient, l'Allemagne méridionale, la Suisse et la Lombardie, et en même temps trafiqué avec les Pays-Bas. Ces contrées lui fournissaient les articles variés de son exportation, des draps, de la toile, de la futaine, des ouvrages en fer et en acier, des armes. Elle avait aussi des industries propres, moins importantes toutefois que celles de Venise; elle mettait en œuvre la laine, le coton et la soie; elle fabriquait du maroquin et d'autres cuirs, des broderies, du fil d'or et d'argent, etc.

Les Génois se maintinrent plus longtemps en Occident qu'en Orient. Ils y avaient reçu beaucoup de faveurs des Maures d'Espagne; ils possédaient des comptoirs à Valence, à Alicante et à Carthagène : ils y jouissaient de réductions de droits, souvent même d'une immunité complète, et c'était surtout par leurs mains que s'exportaient les produits de l'Andalousie. De bonne heure aussi, ils étaient en relations d'affaires avec les États chrétiens de la Péninsule. Dès l'année 1127, alors que Barcelone était encore gouvernée par ses comtes, ils obtinrent par traité le droit de naviguer et de trafiquer libre-

ment sur la côte de Catalogne. Après avoir fait la conquête de Majorque, les rois d'Aragon cédèrent aux Génois une partie du territoire de cette île ; ceux-ci y formèrent un établissement, qui devint une station importante pour leur commerce d'Occident. A la fin du treizième siècle, le roi de Castille leur permit de résider à Séville, d'y nommer un consul et d'y établir des factoreries avec magasins. Les comtes de Provence, qu'ils avaient secourus contre les Maures, les affranchirent de tous droits dans les ports à l'ouest du Rhône. Les Génois acquirent en général une grande influence dans le midi de la France, surtout depuis la translation du siége de la papauté à Avignon ; ils y étaient les maîtres du commerce intérieur et extérieur ; ils avaient partout des commandités qui prenaient soin de leurs intérêts. Les autres Italiens, Pisans, Florentins et Lombards, et de plus les Juifs, étaient pour eux des concurrents plus sérieux que les indigènes. Dans leur présomption, ils essayèrent de dépouiller ces derniers de leurs droits les plus naturels, d'interdire, par exemple, à la ville de Nîmes la navigation de la Méditerranée. Ils encouragèrent puissamment dans le pays la fabrication du drap, principalement dans les villes du Languedoc, à Narbonne, à Carcassonne, à Perpignan et à Toulouse. On y fabriquait particulièrement des draps bariolés et de couleurs vives, appropriés au goût de l'Orient. Les foires qui se tenaient dans plusieurs villes du midi de la France, et dont la plus célèbre était celle de Beaucaire, étaient surtout animées par les Italiens. C'est par la voie de la France qu'ils avaient commencé à trafiquer avec les Pays-Bas et l'Angleterre. Les laines anglaises arrivaient par mer à Bordeaux, remontaient ensuite la Garonne, gagnaient Montpellier, et allaient enfin à Aigues-Mortes s'embarquer pour l'Italie. De bonne heure, en France, on avait navigué sur les fleuves. Les articles du Levant à destination des Pays-Bas furent longtemps expédiés, par le Rhône, la Saône et le Doubs, vers la Moselle et le Rhin. Cette voie fut naturellement abandonnée lorsque la communication directe par mer se fut établie entre l'Italie et les Pays-Bas. L'honneur de l'initiative appar-

tient ici sans contredit aux Génois ; leurs navires furent les premiers qui franchirent le détroit de Gibraltar ; à la fin du treizième siècle, nous les voyons à Lisbonne, où ils trouvèrent un excellent accueil, et déjà, vers l'an 1316, nous les rencontrons à Londres et à Bruges, en possession de droits et de priviléges, tels que les Vénitiens n'en obtinrent que beaucoup plus tard après des instances réitérées.

Gênes entretenait aussi avec les États barbaresques de plus actives relations que Venise. Dans le pays de Tunis, elle possédait la ville de Gigil, dont elle avait fait un port franc ; et, à Ceuta, elle avait un consulat général pour tout le Maroc. Nul doute que, par ces voies, elle ne prît part au trafic intérieur de l'Afrique ; elle devait en grande partie le crédit dont elle jouissait auprès des puissances barbaresques à l'excellence de sa marine, qui poursuivait sans merci les pirates, vengeait impitoyablement la moindre offense, et deux fois, dans un court laps de temps, prit et saccagea Tripoli.

La marine vénitienne l'emportait par le nombre des navires, et elle ne différait pas de sa rivale pour leur mode de construction ou pour leur ornement. La marine génoise était plus habile, plus intrépide ; elle possédait à un plus haut degré le génie militaire. Son histoire est riche en beaux traits, en exploits réellement héroïques. Soumise à une discipline moins rigide, elle s'était développée plus librement. Ses meilleurs capitaines étaient souvent des corsaires, que le gouverment soutenait ou désavouait, suivant les circonstances : tels furent les Marebot, les Lescari, les Zacaria, dont les courses rendirent à l'État les plus grands services. Le commerce génois leur dut, par exemple, les franchises dont il jouissait à Trébizonde, et les Vénitiens craignaient moins la flotte génoise tout entière que ces audacieux partisans qui capturaient leurs bâtiments de commerce, surprenaient et rançonnaient leurs colonies, et savaient tout aussi bien se battre qu'échapper, s'il était nécessaire, aux poursuites. Les Génois avaient, du reste, organisé leur marine à peu près sur le même pied que les Vénitiens ; seulement, par suite de la prépondérance

de l'élément démocratique dans leur constitution, plus de latitude était laissée chez eux à l'activité individuelle, et l'intervention tyrannique de l'État était plus rare. Ils employaient dans le commerce du Levant des navires d'un fort tonnage. Il est fait mention, en 1379, d'un trois-ponts chargé d'épices, de mousseline, d'étoffes de soie, de pierres précieuses, etc., représentant une valeur totale de 1,500,000 ducats, lequel, poursuivi par les Vénitiens, eut beaucoup de peine à leur échapper. En temps de guerre, les Génois avaient quelquefois recours au pavillon neutre pour transporter des marchandises européennes en Orient. Cependant les droits des neutres étaient encore fort contestés et n'offraient pas une sérieuse garantie.

On pourrait croire que la haine des Génois contre les Vénitiens ne devait laisser place chez eux à aucun sentiment hostile à l'égard d'autres peuples ; nous les voyons cependant s'engager dans une lutte acharnée avec les Catalans, dont la marine avait pris un grand essor depuis le quatorzième siècle, et commençait à se faire respecter dans la Méditerranée. Le plus souvent, les Catalans se liguaient avec les Vénitiens, notamment lors de la bataille navale qui eut lieu dans le Bosphore, en 1352. Mais, en général, Gênes maintenait sa suprématie maritime. Des puissances étrangères recherchèrent mainte fois sa protection, ou lui demandèrent des commandants pour leurs flottes. Ce fut ainsi que Denys, roi de Portugal, prit à son service le Génois Pezagno, avec vingt capitaines expérimentés, ses compatriotes, pour faire l'éducation de la marine portugaise. De même, le roi de France, Philippe le Bel, renforça, en 1304, la flotte qu'il avait armée contre la Flandre, de onze galères génoises, qui, sous le commandement de Grimaldi, contribuèrent beaucoup au succès de la campagne. Colomb aussi paraît avoir été quelque temps à la solde de René, comte de Provence, pour escorter des bâtiments de commerce de Marseille. La marine de Gênes survécut à la ruine de son commerce, et elle put encore, au dix-septième siècle, tenir tête à la marine française. En temps

de paix, elle effectuait principalement des transports pour le compte d'autrui.

Parmi les villes de la haute Allemagne, Ulm, Nuremberg, Bâle et Strasbourg faisaient avec Gênes des affaires considérables, tant d'importation que d'exportation, en dépit des priviléges accordés par les empereurs à Venise, plus habile à soutenir ses intérêts commerciaux par la voie de la diplomatie. Quant au commerce intérieur, des pays aussi peuplés et aussi bien cultivés que le Piémont et la Lombardie lui offraient un beau domaine; et de plus le territoire propre de la république n'était pas sans importance. Il s'étendait le long du littoral, de Nice à l'Arno. L'île de Corse était échue aux Génois, après la chute de Pise. Ils avaient aussi des établissements en Sardaigne et en Sicile, par exemple à Messine et à Syracuse, qui fut quelque temps en leur pouvoir. Les Normands, n'entendant rien au commerce, l'avaient abandonné aux Génois. Les riches produits de la Sicile, l'huile, la soie, le coton, les céréales, le sel, le soufre, les vins qu'on appelait latins, par opposition aux vins grecs, s'exportaient presque exclusivement par leur entremise. Gênes possédait une excellente institution de crédit dans la banque de Saint-George. Les opérations de cette banque étaient très-étendues; des cabinets étrangers sollicitèrent souvent son assistance, et quand le roi de France, Charles VIII, voulut porter ses armes en Italie, ce fut à elle qu'il emprunta l'argent nécessaire.

Nous trouvons ainsi à Gènes un ensemble de ressources qui aurait dû non-seulement l'élever au même rang que Venise, mais l'y maintenir. Plusieurs causes extérieures et intérieures mirent obstacle à sa fortune. Parmi les causes extérieures, on doit citer la concurrence de l'Espagne et du Portugal, rendue plus dangereuse par le voisinage de ces contrées, la chute de l'empire grec et la victoire des Turcs, qui ne souffrirent aucune puissance étrangère sur la mer Noire, enfin moins de bonheur que la république des lagunes. Au nombre des causes intérieures, il faut ranger une constitution soumise

à des changements continuels, d'ardentes luttes de partis, qui amenèrent l'intervention des étrangers, et une politique commerciale dont l'intolérance et la violence étaient, ou du moins paraissaient être dictées par l'envie et la jalousie mercantiles plutôt que par une raison d'État fixe et invariable, comme à Venise. Gênes fut mesquine dans sa politique, et se fit ainsi plus de tort que Venise, qui poursuivait résolûment un grand but, et qui, tout en recueillant la haine des peuples opprimés, sut se faire obéir, craindre et respecter. Si Gênes, riche en bons négociants et en bons armateurs, avait eu aussi des hommes d'Etat capables d'étendre leurs regards au delà de l'enceinte de leurs comptoirs, et de comprendre l'immense révolution qui se préparait, elle n'aurait pas accueilli par un refus Colomb, son enfant, lorsqu'il offrit à sa patrie, la première, l'exécution de son grand projet; elle n'aurait pas, à sa honte et pour son malheur, laissé échapper une occasion si favorable. Sa position dans la partie ouverte de la Méditerranée était beaucoup plus avantageuse, pour le commerce transatlantique, que celle de Venise au fond de l'Adriatique.

L'esprit étroit, exclusif, qui poussa les républiques marchandes de l'Italie à se haïr et à se combattre les unes les autres, leur fit perdre entièrement de vue l'intérêt commun de la nation italienne. Chacune se crut un tout existant par lui-même; elles ne se considéraient pas comme les membres d'un même corps; elles guerroyaient entre elles et travaillaient à s'entre-détruire, comme des puissances indépendantes et étrangères les unes aux autres. Même dans la courte période durant laquelle Venise et Gênes vécurent en paix, on ne découvre pas la moindre tendance à une confédération nationale, à une communauté d'action, ne fût-ce que pour résister à l'invasion des Turcs, également menaçante pour les deux cités. Le pavillon génois était à peu près exclu des colonies vénitiennes, comme le pavillon vénitien des colonies génoises, et, sur les terrains neutres, chaque république ne visait qu'à léser et à supplanter l'autre. Nous te-

nons compte des nécessités d'une époque qui ne comportait peut-être pas, dans les relations internationales, la réciprocité admise de nos jours ; nous faisons abstraction d'un système de monopole et de prohibition qui a été le caractère de la politique marchande des Anséates, non moins que de celle des Italiens ; rien de tout cela cependant n'aurait dû étouffer la manifestation d'un sentiment national dont l'énergie collective et solidaire pouvait seule conjurer la crise. Que l'on se figure une confédération des républiques italiennes semblable à la ligue batave, ou seulement à la ligue anséatique, et l'on ne mettra pas en doute un instant qu'avec un tel ensemble de ressources et la plus excellente marine, elles ne fussent parvenues à conserver leurs possessions en Grèce, à préserver l'Europe de l'invasion turque, à affranchir l'Italie de toute domination étrangère, et même à disputer aux Portugais la route maritime des Indes orientales; mais constamment désunies et se détestant plus les unes les autres qu'elles ne haïssaient les ennemis de la chrétienté, elles furent à peu près impuissantes contre ces derniers. Il fut question, il est vrai, vers la fin du quinzième siècle, d'une ligue contre les Turcs, et les papes l'encouragèrent ; mais cette combinaison, que ne soutenait pas l'esprit de vie, demeura sans effet ; la scission continua, et les Musulmans comprirent qu'ils n'avaient rien à craindre de forces ainsi divisées. Une autre ligue, formée en 1526 pour défendre l'indépendance de l'Italie contre les étrangers, n'eut pas un meilleur sort. La tiédeur et la trahison des parties contractantes amenèrent l'asservissement de Milan et la chute des républiques toscanes. La hiérarchie pontificale n'était pas favorable au développement de l'unité ; et, indépendamment de ces luttes du dehors, chaque commune était soumise aux vicissitudes des luttes du dedans entre la démocratie, l'aristocratie et l'autocratie. La stabilité de la constitution vénitienne aboutit peu à peu à une véritable pétrification, où toute vie avait disparu, et qui pouvait être détruite, mais non ranimée. Le défaut d'unité et de puissance collective, à une époque où de grands

États centralisés apparaissaient sur la scène du monde, est, sinon la cause principale, du moins une des principales causes du déclin de l'Italie. Un tel vice eût suffi, même sans la découverte de l'Amérique et celle de la route du cap de Bonne-Espérance.

IV. — Les Néerlandais (1) ou habitants des Pays-Bas.

I

La part active que, dès le moyen âge, les Pays-Bas prennent au mouvement commercial de l'Europe, nous autorise à leur consacrer un chapitre distinct et détaillé. Ce n'est que dans la période suivante, il est vrai, qu'ils deviennent une grande puissance commerciale; alors ils répandent sur toutes les parties du monde leur activité créatrice, déploient le nouveau génie du commerce, et atteignent un degré de considération et d'influence, de richesse et de splendeur, dont les annales du monde n'offrent pas un autre exemple de la part d'un peuple primitivement dénué de ressources, borné dans son territoire comme dans sa population, doublement menacé par l'invasion d'un élément destructeur et par la tyrannie d'un maître rusé et hautain. Ce phénomène extraordinaire ne saurait s'expliquer uniquement par d'heureux hasards; il ne peut être qu'une conséquence naturelle de l'histoire du pays et de ses habitants; et ils ont commis une grave erreur, les écrivains qui ont assigné la même date à la grandeur commerciale et à

(1) Bien que cette dénomination toute moderne de Néerlandais fût inconnue à la langue française de l'époque, nous avons cru devoir l'adopter ici comme la seule qui puisse comprendre les populations diverses des Pays-Bas du nord et du sud, c'est-à-dire les Hollandais comme les Belges, les Frisons comme les Flamands et les Wallons. Elle a été employée dans ce sens collectif de 1815 à 1830. Depuis la révolution de 1830, il est vrai, l'usage, ainsi que la langue officielle, a restreint l'application des mots de Pays-Bas et de Néerlandais au royaume de Hollande, ou aux anciens Pays-Bas du nord. C. V.

l'unité politique des Pays-Bas, et qui ont commencé l'histoire politique et commerciale de cette contrée à la révolution qui l'affranchit de la domination espagnole.

En remontant jusqu'aux premiers temps du moyen âge, on découvre déjà une activité industrielle et commerciale assez remarquable dans le territoire qui touche à la mer du Nord et qui comprend les bassins de l'Escaut, de la Meuse, du Rhin inférieur et de l'Yssel, car telle est l'acception que nous donnons ici à la dénomination de Pays-Bas, acception récemment admise en politique jusqu'aux événements qui ont amené entre les provinces septentrionales et les provinces méridionales, entre la Hollande et la Belgique une séparation, comme celle qui existait antérieurement entre les Provinces-Unies et les Pays-Bas espagnols. La maison de Bourgogne, dont la prépondérance marque la fin de la présente période, réunissait alors sous ses lois à peu près le même territoire dont le congrès de Vienne forma le royaume des Pays-Bas. Le Brabant et la Flandre, la Hollande et la Zélande, la Frise et la Gueldre reconnaissaient la souveraineté de Charles le Téméraire, de même que le Hainaut et le pays de Liége, et, si les provinces du midi occupent au moyen âge une position supérieure comme foyers d'industrie, comme centres du commerce européen et comme expression d'une bourgeoisie libre, puissante et respectable ; si, à tous ces titres, elles sont plus dignes d'attention, les provinces du nord n'en offrent pas moins un intérêt particulier. Nous apprécierions très-mal le développement du commerce hollandais, qui paraît atteindre presque d'un seul bond, dans la période suivante, une si grande hauteur, si nous ne recherchions dès à présent comment la nature et la forme du gouvernement, le cours des événements et le caractère national avaient, depuis des siècles, préparé ce grand résultat ; si nous ne remontions jusqu'aux sources où un petit peuple avait puisé les facultés et les moyens nécessaires pour engager une lutte inégale avec le plus puissant monarque du monde, pour en sortir victorieux, et, après avoir conquis son indépendance, do-

miner du fond de ses marais les mers et le commerce universel.

L'histoire commerciale de la Flandre et du Brabant est celle du pays même plus que de ses habitants; les habitants, en effet, au lieu de pratiquer le commerce extérieur pour leur propre compte et à leurs risques et périls, avaient fait de leurs villes de grands entrepôts et de grandes foires, où tous les négociants étrangers envoyaient leurs marchandises et les échangeaient, soit eux-mêmes, soit par leurs agents. De là ce grand nombre de comptoirs, de bourses, de compagnies et d'établissements étrangers. Le marchand de Bruges ou d'Anvers ne faisait pour son compte qu'un commerce de place, tout en entretenant, pour l'achat comme pour la vente, des relations avec le nord et le midi, avec Lubeck et Augsbourg, avec Londres et Venise; mais il avait sous sa main l'assortiment le plus complet des marchandises de tout pays; il n'était pas obligé d'attendre de loin des commandes, ni de faire des expéditions à l'aventure; sur le grand marché qu'il habitait il trouvait un acheteur pour les articles de son pays. Les étrangers venaient demander les draps au fabricant lui-même et s'occupaient de les débiter dans le monde entier. L'institution de l'entrepôt forcé eut, pendant quelque temps, pour effet d'amener la matière première la plus importante pour l'industrie des Pays-Bas, la laine, aux portes mêmes des fabriques de Bruges, de Gand et de Louvain. Aussi l'importation et l'exportation dans la Flandre et le Brabant, quelques valeurs considérables qu'elles atteignissent, s'opéraient-elles principalement par les Anséates et les Italiens, par les Anglais et les Allemands de la haute Allemagne, par les Espagnols, les Portugais et d'autres étrangers. Une politique commerciale et une législation douanière des plus libérales accordèrent à leurs transactions les plus grandes facilités possibles dans une contrée que sa situation géographique intermédiaire faisait pour tous un centre commode. C'est pourquoi nous avons été plusieurs fois amené, en traitant des autres peuples commerçants de l'époque, à parler avec quelque détail de ce marché des Pays-

Bas, et nous pouvons renvoyer le lecteur à ces passages comme complément du présent chapitre. Le marchand flamand ou brabançon conservait toujours, du reste, sa part légitime dans ce mouvement d'affaires, et le commerce intérieur, notamment, était entre ses mains ; les villes retiraient des bénéfices extraordinaires de cette affluence d'étrangers qui séjournaient des mois, souvent des années entières, et que leurs opérations soumettaient au paiement de sommes considérables à titre d'impôt. Dans ce rendez-vous des négociants les plus entreprenants, les plus habiles et les plus riches du temps, on vit naturellement la connaissance des marchandises se perfectionner, les institutions utiles au commerce prendre un vigoureux développement, et l'expérience, l'esprit des affaires se répandre de manière à préparer le grand avenir du pays. Les rayons, divergents ailleurs, se réunirent ici dans un même foyer, et le commerce international de l'époque s'y résuma ainsi dans un ensemble que les temps modernes n'ont pas reproduit.

Un fait important et caractéristique, c'est l'existence d'une industrie manufacturière se rapprochant du sens actuel de cette expression ; car, si les habitants de la Flandre et du Brabant ne prenaient que peu de part au commerce extérieur et à la navigation, ils jouaient, en revanche, un grand rôle dans le domaine des fabriques et des arts. Leur industrie était comprimée, sans doute, sous le régime des corporations, c'était la loi de l'époque ; elle n'accomplit pas moins des choses extraordinaires, et, dans nul autre pays, l'industrie n'a revêtu au même degré le caractère de travail national. Dans les villes de l'Italie et de la haute Allemagne elle offrit peut-être plus de variété et même plus de perfection ; tels ou tels métiers y furent peut-être exercés avec plus de soin et plus de profit ; mais, dans la production en grand pour la consommation usuelle de tous les pays, la fabrication des draps des Pays-Bas n'eut pas son égale. Elle représentait, en capitaux et en travail, une valeur qui ne doit pas être estimée moindre pour le temps que ne l'est pour notre époque celle que représente

l'industrie du coton en Angleterre. Ne vous arrêtez pas au mode d'exploitation ; car, s'il est vrai que la libre concurrence et les machines soient de nos jours des leviers de grandeur et de prospérité industrielle bien plus puissants que le régime des corporations et le travail manuel, on ne doit que plus admirer le développement et l'importance que l'industrie des Pays-Bas acquit malgré toutes les entraves et tous les désavantages. Elle dominait tous les marchés ; elle fournissait au commerce international un de ses plus précieux articles, et sans elle les Pays-Bas, quelque heureuse que fût leur situation, ne seraient jamais devenus le théâtre du vaste mouvement d'échanges qui est aujourd'hui, dans des proportions colossales, l'apanage de l'Angleterre.

Nous reprendrons ce sujet avec détail, et nous n'oublierons pas qu'à côté de l'industrie de la Flandre et du Brabant le commerce et la navigation des provinces septentrionales font assez de progrès à la fin de la présente période, pour que la ligue anséatique elle-même conçoive de vives alarmes, et qu'on puisse aisément entrevoir pour elles un glorieux et puissant avenir.

II

Une contrée voisine de la mer et traversée par plusieurs grands fleuves devait, aussitôt qu'elle serait peuplée, pratiquer les deux industries propres à sa constitution territoriale et à sa situation géographique, la navigation et la pêche. C'est en effet ce qui ressort des plus anciennes informations que les écrivains de Rome donnent sur les Bataves. Les tribus germaniques en général ne furent étrangères ni à la navigation fluviale, ni à la navigation maritime ; on peut en juger par les embarcations que César trouva sur le Rhin et chez les Vénètes (1) lors de son passage en Bretagne, et par la longue habitude où était ce peuple de franchir le détroit pour chercher de l'étain en Angleterre. Les flottes avec lesquelles les

(1) C'est à tort que l'auteur rattache aux tribus germaniques un peuple celte tel que les Vénètes. H. R.

Romains firent leurs expéditions en Bretagne, avaient été en grande partie construites et équipées dans l'île des Bataves. Ces derniers ne manquèrent pas de compléter ainsi leur éducation comme marins et constructeurs, en même temps qu'ils apprécièrent l'importance des forces navales. Dans la révolte de Civilis contre le joug des Romains, en 69 après Jésus-Christ, nous voyons déjà paraître des navires bataves et frisons, qui luttent avec succès contre l'ennemi. Depuis lors la marine fut acclimatée dans le pays, et elle continua de se développer dans toutes les tribus que le flot de l'invasion y poussa. Souvent elle dégénérait en piraterie, témoin cette expédition que, dès le quatrième siècle, les Francs auraient entreprise le long des côtes de France et de Portugal, et, par le détroit de Gibraltar, dans la Méditerranée. Les Saxons étaient plus familiers encore que les Francs avec la mer; il en était de même des Frisons, qui finirent par rester maîtres du littoral entre le Wéser, l'Yssel et la Meuse. Ce furent des Frisons que Charlemagne employa sur le Danube, dans la guerre qu'il fit aux Avares; dès le règne d'Ethelred, les Frisons construisirent des navires pour les Anglais. Ce peuple opposa aux Normands une énergique résistance, qui les détermina à poursuivre de préférence leurs incursions sur les côtes mal défendues de la France. Le peu de renseignements que l'histoire peut nous fournir au milieu de la confusion de ces temps reculés, suffit néanmoins pour attester l'habileté et les connaissances nautiques que possédaient, pour l'époque, les habitants des Pays-Bas. Si les anciennes chroniques mentionnent des milliers de navires, nous ne devons pas en être surpris; ces navires n'étaient que des barques. Avec le temps, le nombre des embarcations se réduit, mais leurs dimensions et leur jauge augmentent.

Il y a lieu de penser qu'à la navigation se rattachait un certain commerce, borné peut-être d'abord aux produits de la pêche et aux grains. Quant aux grains, nous savons positivement qu'ils se tiraient de la Bretagne; Julien entretenait à cet effet une flotte de huit cents voiles. Un climat humide et

un sol marécageux étaient peu favorables à la culture des céréales, moins encore qu'ils ne le sont aujourd'hui. De plus on manquait, surtout dans le nord, de matériaux de construction, de bois, de pierre et de fer. Cette double pénurie devint nécessairement très-sensible, lorsque la population augmenta. Ainsi, la pauvreté de leur sol et d'impérieux besoins obligèrent de très-bonne heure les habitants à recourir à l'étranger, et à arracher aux fleuves et à la mer leur nourriture, ainsi que les objets d'échange que la nature leur avait refusés sur la terre ferme. Une lutte constante avec les flots de l'Océan les rendit entreprenants, énergiques, économes, et un sol conquis et défendu avec d'incroyables efforts fut pour eux un bien sans égal et digne des plus grands sacrifices.

La présence de nombreuses légions romaines avait nécessairement amené des relations commerciales avec d'autres provinces de l'empire romain, car nous savons que les généraux et les empereurs ne renonçaient, même en pays barbare, à aucune des jouissances du luxe italien. Les Pays-Bas, situés entre la Bretagne et le Rhin, avaient profité du passage d'hommes et de marchandises par leur territoire. De plus, dans la partie sud-ouest, où demeuraient les Belges, un commerce de frontière s'était établi de bonne heure avec la Gaule, plus avancée en civilisation; ces relations, fondées sur la nature des choses, avaient dû être temporairement restreintes par l'invasion barbare ; elles n'avaient pas été détruites. Les Pays-Bas purent donc se raviver plus promptement et offrir au commerce un théâtre qu'il ne pouvait trouver dans des contrées politiquement plus importantes, mais éloignées de la mer, dépourvues de ce vaste système de cours d'eau. Des preuves authentiques du développement des échanges dans les Pays-Bas et de la navigation sur leurs fleuves depuis le temps des Romains jusqu'à Charlemagne, sont fournies par l'histoire des péages, cet odieux et éternel cortége du commerce. On ignore, il est vrai, l'époque à laquelle furent établis tous ces péages fluviaux, qui ont subsisté

jusqu'à ces derniers temps; mais l'ancienneté de leur origine résulte avec certitude d'une cession de péage que Chilpéric fit à l'évêque de Tournay en 575. On cite comme une des places de commerce les plus anciennes Wyk-te-Burstede, sur le bras du Rhin qui porte le nom de Leck. Les chroniques en font remonter l'existence jusqu'au septième siècle, et qualifient cette place de grand entrepôt (*emporium*). Elle trafiquait avec Cologne, et à l'est avec l'Elbe, Bardewic et les villes vénèdes de la Baltique. Presque aussi ancienne est la ville de Tiel sur le Waal, qui possède encore aujourd'hui une navigation active. Ces deux places, Wyk en particulier, souffrirent beaucoup des incursions des Normands, et au neuvième siècle Dordrecht était déjà devenue la première ville de commerce des Pays-Bas.

La bienfaisante influence du gouvernement de Charlemagne se fit sentir aussi sur cette partie de son empire. D'Aix-la-Chapelle ce monarque visita les Pays-Bas à différentes reprises, et fit des séjours prolongés dans les provinces du sud, où Gand formait déjà une commune florissante et considérable. La flotte destinée à combattre les Normands fut armée sur les chantiers de l'Escaut. Ce fut sans doute Charlemagne qui donna la première impulsion à l'établissement des canaux, qui plus tard se multiplièrent dans toutes les directions et placèrent les Pays-Bas beaucoup au-dessus des autres pays de l'Europe, pour la facilité des communications. Ce fut également à la sollicitude de ce grand monarque que les Pays-Bas durent le progrès de leur économie rurale, particulièrement en ce qui touche l'éducation du bétail et la préparation du fromage, industrie dans laquelle ils excellèrent de bonne heure. Là aussi, sur les domaines impériaux, on encouragea les arts et métiers et la formation d'une classe industrielle indépendante. L'exemple donné d'en haut fut imité dans quelques abbayes et dans quelques grands domaines seigneuriaux ; mais, dès avant Charlemagne (1), les rois des

(1) Les draps fabriqués par les Atrebates, qui habitaient les environs d'Arras, étaient connus des Romains.

Francs portaient, dans les grandes cérémonies, des manteaux d'étoffes de Frise, blanches ou teintes, et en faisaient des cadeaux d'honneur aux grands officiers de leur cour. Charlemagne ne sut rien trouver de plus précieux à envoyer, par ses ambassadeurs, à Byzance et à Bagdad. Louis le Débonnaire avait l'habitude, à la fête de Pâques, de distribuer des habits en drap de Frise à ses officiers, et l'on cite ce passage d'un poëte provençal : « Je me contente d'une simple tunique, mon amour suffit pour me vêtir et pour me réchauffer ; les richesses de la Frise ne me tentent pas. »

La Frise comprenait alors presque toute la partie septentrionale des Pays-Bas actuels. Elle ne produisait que la moindre partie des laines qu'elle mettait en œuvre, son sol n'ayant jamais été favorable à l'élève des moutons. D'où venaient-elles donc? Evidemment d'Angleterre. Cette importation des laines anglaises à une époque si ancienne se concevra aisément si l'on réfléchit que les Saxons, peuple de même origine que les Frisons, avaient immigré en Angleterre. Dès lors il était naturel qu'ils envoyassent à leur mère patrie, pour y subir la préparation accoutumée, les produits de leurs troupeaux. De là vint la nécessité de communications régulières entre les côtes de l'Angleterre et celles des Pays-Bas, et ainsi s'explique l'intimité des rapports que la production et la fabrication de la laine établirent de si bonne heure entre les deux contrées. A mesure que la consommation de drap augmenta, les fabriques durent prendre plus d'extension. Le talent et l'habileté ne suffisaient pas dans cette industrie, comme dans le tissage du lin ; la teinture de la laine et la préparation des étoffes façonnées exigeaient des manipulations pénibles et compliquées, et la coopération d'un grand nombre de bras exclusivement affectés à ce travail, devint une nécessité. Le succès n'était possible que dans les localités populeuses, où la spéculation pouvait espérer des profits en rapport avec des mises de fonds et des frais d'exploitation considérables ; aussi les provinces méridionales des Pays-Bas, beaucoup plus fertiles et plus peuplées que celles du nord,

ne tardèrent-elles pas à les dépasser et à leur enlever une industrie éclose dans leur sein. Le rapide accroissement des villes de la Flandre et du Brabant se lie étroitement à l'introduction et au développement de la fabrication du drap. On reconnut bientôt qu'il y avait des bénéfices considérables à y réaliser en très-peu de temps. L'esprit d'entreprise, une fois éveillé, prit chaque jour un plus grand essor ; la prospérité matérielle fut puissamment secondée par de sages lois, tant des villes que des souverains, et, parmi les corporations des différentes cités, l'intérêt et l'ambition entretinrent une émulation féconde, une ardeur infatigable, constamment appliquée à la recherche des moyens de surpasser les concurrents. Ces provinces industrieuses ne furent point exemptes de fautes ; de regrettables témérités y furent inspirées par la richesse et par la grande facilité des gains ; trop souvent la fureur des partis y troubla l'ordre et y brava l'autorité des lois. En dernière analyse, toutefois, elles restèrent animées d'un esprit de vie assez puissant pour apaiser tous ces troubles et pour en réparer les dommages ; favorable à toutes les entreprises grandes et hardies en commerce et en industrie, comme dans les arts et dans les sciences, il donna aux communes des Pays-Bas, comme aux républiques italiennes et aux villes anséatiques, une époque de splendeur, un âge d'or. L'industrie, dont le rôle est partout ailleurs subalterne durant la même période, l'industrie, généralement considérée chez les anciens comme une occupation d'esclaves, qui, jusque-là, ne travaillait que pour la localité, ou tout au plus pour un très-petit nombre de consommateurs au delà de cet étroit rayon, apparaît ici, tout à coup, avec une mission universelle, et fait connaître aux masses des besoins qu'elle sait en même temps satisfaire. Elle s'élève ainsi, sous le règne d'une complète liberté du commerce, sans droits protecteurs ou différentiels, sans primes et sans aucun des encouragements artificiels des temps modernes.

III

Une pareille grandeur exigea naturellement plusieurs siècles de préparation. Les observations que nous avons faites sur la constitution des communes urbaines chez les Allemands, sont applicables, dans l'ensemble, aux Pays-Bas. Purement germaniques par leur population, et rattachés politiquement à l'empire d'Allemagne par le traité de Verdun en 843, ils partagèrent longtemps les destinées de l'Empire, et en reçurent, en grande partie, leurs meilleures institutions. Mais, tandis que les provinces septentrionales restaient unies à la famille germanique, et, par leur accession à la ligue anséatique, associaient leurs intérêts matériels avec les siens, les provinces au delà de la Meuse et de l'Escaut, où la langue wallonne, avec les mœurs françaises, existait à côté de la langue allemande, se détachaient chaque jour davantage de l'Empire, contestaient ou cessaient de reconnaître sa suzeraineté. Les gouverneurs que les empereurs avaient institués s'étaient faits princes souverains, et apparaissent, dès le commencement du dixième siècle, en qualité de comtes de Flandre, d'Artois, de Namur, et de ducs de Brabant et de Luxembourg, avec le droit d'hérédité. Le nord offrit, il est vrai, un spectacle analogue ; cependant les comtes de Hollande, de Zélande, de Gueldre, etc., faisaient moins d'opposition à l'autorité impériale, et recevaient d'elle, de bonne grâce, leurs couronnes à titre de fiefs, tandis que les princes de la région méridionale profitèrent du voisinage de la France pour se rendre de plus en plus indépendants, en se maintenant neutres, autant que possible, entre les deux grandes puissances. L'attachement et le concours de leurs sujets étaient indispensables au succès de cette politique, et ils ne pouvaient les obtenir qu'en gouvernant avec justice, avec libéralité et dans l'intérêt public. C'est ce qu'ils firent loyalement, et ils fondèrent ainsi la puissance, la prospérité, la richesse, les lumières et les institutions libres de ce petit pays. Grâce à

leurs efforts, grâce à la guerre d'extermination que de bonne heure ils firent à une noblesse adonnée au brigandage, aucune contrée, en Europe, ne fut moins soumise à l'oppression de la force brutale, aucune ne jouit du même ordre et de la même sûreté. Ils dénouèrent les liens du servage, et instituèrent une liberté personnelle qu'on ne connaissait guère alors en Europe. Dans de telles conditions, on eut intérêt à acquérir et à posséder, et les relations d'échange purent s'établir. Ces princes avaient un goût prononcé pour les arts de la paix ; ils surent les encourager, les protéger, et en faire, pour eux-mêmes, comme pour tout le pays, une source abondante de revenus. Ils firent construire des routes et des canaux, s'appliquèrent à dégréver le sol des charges féodales, et portèrent ainsi de bonne heure l'agriculture du pays au degré de perfection auquel elle s'est si honorablement maintenue jusqu'à nos jours. La culture du lin et du chanvre date de cette époque, et le nord, la Frise notamment, exportait une grande quantité de bétail. Les Pays-Bas acquirent déjà un tel renom agricole que les pays étrangers leur demandaient fréquemment des colons pour défricher et mettre en culture des terrains arides ou incultes. Les habitants étaient surtout habiles dans les constructions hydrauliques et dans l'art d'élever des digues pour préserver leurs propriétés des inondations. On cherchait à les attirer au moyen de grands priviléges ; le plus souvent on leur accordait des baux héréditaires équivalant au droit de propriété. On désignait sous le nom d'*hollanderies* les établissements formés par eux, principalement vers le milieu du douzième siècle, dans les terrains bas de l'Elbe et surtout dans les Marches, établissements dont on peut encore aujourd'hui retrouver la trace, par exemple dans le canton appelé Vierlanden.

Sous un gouvernement éclairé, grâce à une heureuse situation, à une constitution territoriale favorable aux communications des provinces entre elles ainsi qu'avec les contrées limitrophes, et invitant au commerce par une sorte d'attrait irrésistible, les Pays-Bas se peuplèrent et se civilisèrent avec

une merveilleuse rapidité. L'enceinte des anciennes villes ne pouvant plus contenir une population toujours croissante, on les élargit et on en fonda de nouvelles. Les princes les favorisèrent par tous les moyens et les dotèrent de franchises et de priviléges précieux ; dans leur sollicitude, ils leur procurèrent jusqu'à des industries et des bras. Ce fut un comte de Flandre, Baudouin III, qui fit venir, vers l'an 960, des ouvriers allemands, la plupart tisserands en laine, et qui introduisit à Gand, en l'organisant en corporation, la fabrication des draps. L'histoire ne précise pas d'où venaient ces tisserands allemands ; mais, si nous nous rappelons l'ancienneté de l'industrie des lainages en Frise et sa grande réputation, nous ne nous tromperons peut-être pas, en leur attribuant la Frise pour patrie, et en renvoyant à ce qui a été dit plus haut sur ce sujet (1).

Le même comte Baudouin chercha à étendre le commerce de son pays par l'institution de marchés et de foires, ainsi que par la réduction des droits. Ce commerce, néanmoins, ne dépassait que rarement la sphère des besoins locaux et n'était qu'un simple échange. On importait des laines anglaises, mais en petites quantités, et les fabriques de drap, d'ailleurs en progrès, n'avaient que des débouchés restreints ; ce furent les croisades qui changèrent cet état de choses et qui ouvrirent la période brillante du commerce des Pays-Bas. Tout d'un coup, alors, les verrous tombent et les portes s'ouvrent, l'air et le jour pénètrent de toutes parts, les besoins accrus des populations rattachent l'un à l'autre des pays éloignés qui jusque-là ne se connaissaient pas. Le commerce des Pays-Bas n'acquit une importance universelle que du jour où les relations, longtemps interrompues de l'Occident avec l'Orient, furent rétablies par les croisades, où les peuples de l'Occident connurent et goûtèrent les produits de l'Orient, où les

(1) On trouve aussi quelque industrie dans les couvents de l'époque. Dans les Pays-Bas en particulier, les Bernardins et les Béguins sont expressément mentionnés comme tissant des vêtements en laine, et les couvents de femmes de ces deux ordres comme fabriquant de la dentelle.

Italiens, par leurs colonies et par leur influence dans les pays du Levant, furent en mesure d'approvisionner plus largement, en marchandises de ces pays, l'ouest et le nord de l'Europe, et où se trouva ainsi remplie une des premières conditions d'un vaste mouvement d'échanges, c'est-à-dire une grande activité et une grande variété dans la production et dans la consommation.

L'enthousiasme pour les croisades se manifesta avec une vivacité particulière dans les Pays-Bas méridionaux. Plusieurs princes de cette région se rendirent en Terre-Sainte et y obtinrent les plus hautes dignités, entre autres la royauté à Jérusalem. Quelques-unes de ces expéditions eurent lieu directement par mer, ce qui est la meilleure preuve du développement qu'avait déjà pris la marine des Pays-Bas (1). C'étaient principalement les Frisons et les Hollandais qui s'occupaient de constructions navales et d'armements. Les premiers passent pour avoir, dès le neuvième siècle, pénétré jusqu'à la mer Glaciale et visité les Orcades, l'Islande, le Groënland, la Laponie, ainsi que les parages de la Baltique. On les comprend ordinairement parmi les hommes de mer de l'Allemagne septentrionale. Alfred le Grand les chargea d'organiser la flotte anglaise ; bien que généralement adonnés à la piraterie, ils pratiquèrent aussi parfois un trafic honnête, et la ville de Stavern, dans la Frise occidentale, est souvent citée au douzième siècle pour la richesse et pour l'esprit d'entreprise de ses négociants. Ils avaient des établissements à Wisby, à Schleswig et à Ripen, et les affaires avec le Nord se faisaient par leurs mains ; c'était du Nord que le pays tirait ses matériaux de construction. Les îles de Texel, de Walcheren, de Schouwen et de Gravesende renfermaient des chantiers considérables, où des États étrangers faisaient con-

(1) Les lois maritimes de la ville de Damme, qui datent du neuvième siècle, et qui étaient généralement observées dans la mer du Nord, prouvent que la navigation n'était pas négligée en Flandre. La marine marchande déclina cependant, quand plus tard les Anséates et les Italiens s'emparèrent des transports et du commerce intermédiaire.

struire leurs navires. Les habitants, nés sur la mer, et journellement en lutte avec cet élément, ne pouvaient manquer d'être d'excellents marins; malheureusement ils n'étaient pas unis sous la loi d'un pouvoir supérieur; ils guerroyaient souvent entre eux pour des causes futiles, et eux, qui auraient pu disputer le terrain à la ligue anséatique, ils préférèrent se joindre à elle et l'aider à consommer sa victoire. Quoi qu'il en soit, les transports pour compte d'autrui et le trafic intermédiaire, qui constituent encore aujourd'hui deux éléments importants du commerce hollandais, prirent de bonne heure origine dans la nature même des choses.

La croisade dans laquelle Constantinople fut prise et l'empire des Latins fondé en 1204, eut des résultats décisifs. Ce fut un comte de Flandre qui porta le premier la nouvelle couronne. Quelque faible, quelque impuissante que fût cette création, elle ne porta pas moins d'excellents fruits pour le commerce. Venise se vit alors en mesure de distribuer aisément en Europe les produits qui affluaient de l'Orient. Il ne s'agissait que de trouver un marché propre à servir de rendez-vous aux acheteurs et aux vendeurs; car l'importation directe des lieux de production, par les autres peuples navigateurs, ne pouvait être consentie par la politique étroite et jalouse de ces Italiens si acharnés à se disputer entre eux le monopole. Au surplus, la navigation de l'époque n'était pas assez avancée pour que les pays lointains de la mer du Nord et de la Baltique pussent sérieusement songer à faire concurrence aux Italiens dans le Levant.

Il fallut donc choisir, dans l'intérêt commun, un marché intermédiaire où le Nord et le Midi, l'Occident et l'Orient pussent se rencontrer. Plus la ligue anséatique faisait de progrès dans le nord-est de l'Europe, en y répandant la vie et l'activité, plus elle éprouvait le besoin d'échanger les produits de cette région contre ceux du Levant; et comme les autres États du continent européen inclinaient plus ou moins vers le Nord ou vers le Midi, il était évident qu'une contrée située entre ces deux points extrêmes et de l'accès le plus facile se-

rait le point de rencontre le plus convenable. Il y avait aussi à tenir compte de l'état de la navigation, incapable alors d'effectuer, dans l'année, des voyages directs de la Baltique à la Méditerranée et retour, d'autant moins que durant les mois d'hiver toute navigation de long cours était habituellement suspendue.

Nous ne trouvons dans l'histoire ni négociations, ni traités assignant, par des stipulations expresses, cette mission aux Pays-Bas ; le sentiment des avantages qu'offrait le choix de cette contrée y conduisit naturellement. Les Pays-Bas eux-mêmes étaient parfaitement préparés par leur esprit commerçant, que les princes avaient encouragé, par leurs institutions municipales, par leurs habitudes de sobriété et d'économie, par leur activité industrieuse. Comprenant les avantages de leur situation, ils invitèrent les étrangers et accueillirent avec empressement tous ceux qui se présentèrent.

Dès la première moitié du douzième siècle, nous voyons sur les marchés des Pays-Bas des marchandises du Levant, sans doute importées par des navires frisons et hollandais revenant de la Palestine. La demande de ces marchandises, vendues dans le pays même ou exportées dans le Nord, s'accrut à mesure qu'elles furent mieux connues, et il se réalisa sur elles de grands bénéfices qui excitèrent la spéculation. De nouvelles croisades furent entreprises ; les portes de l'Orient s'ouvrirent de plus en plus et découvrirent d'immenses trésors. L'Italie, la plus rapprochée, s'enrichit promptement et acquit des ressources extraordinaires qui lui permirent d'exécuter les plus vastes entreprises. Le commerce, jusque-là comme livré au hasard et dépourvu de tout plan, fut alors organisé et devint une affaire d'Etat. Sur ce sujet nous renvoyons, pour ne pas nous répéter, au chapitre des Italiens. Venise et Gênes dirigèrent vers les Pays-Bas des expéditions commerciales qui avaient lieu régulièrement chaque année et comprenaient tous les produits demandés dans l'Europe septentrionale ; celle-ci, de son côté, apportait ses propres produits sur le même marché et fournissait ainsi des retours

en articles nécessaires ou agréables aux contrées du Midi.

Ce grand marché des Pays-Bas atteignit son complet développement au commencement du quatorzième siècle, et se maintint, au milieu des vicissitudes qu'éprouvèrent les villes où il se tenait, au delà de la présente période, soit jusqu'à la fin du seizième siècle. A peu près tous les peuples de l'Europe y parurent. Il en est deux cependant qu'il faut distinguer comme les facteurs et les représentants principaux du commerce d'exportation et d'importation, les Italiens et les Anséates. En partage de la suprématie maritime et commerciale, il était de l'intérêt mutuel de ces deux peuples de ne pas empiéter sur la sphère l'un de l'autre et de rester séparés. Il ne pouvait y avoir pour eux de marché plus neutre que les Pays-Bas, qui, de leur côté, trouvaient avantage à traiter ces deux puissances sur le même pied, et à retirer de chacune tout le profit possible. La conduite des princes et des communes des Pays-Bas fait honneur à leur esprit pratique et à leur sagacité; dans ces temps accoutumés aux priviléges, aux monopoles et aux restrictions, ils adoptèrent une politique de complète liberté commerciale (1), accueillirent tous les peuples avec une égale faveur, laissèrent le commerce suivre son cours naturel, et n'intervinrent que pour lui venir en aide par des règlements et des institutions conformes à ses vœux, pour le seconder dans toutes ses opérations par une justice équitable et prompte, et rendre ainsi le pays aussi attrayant que possible. Nous croyons que parmi les causes de la prospérité si durable et si extraordinaire des Pays-Bas, dans la présente période, la politique commerciale de leur gouvernement doit être mise en première ligne et placée même au-dessus d'une heureuse situation géographique et de la faveur des circonstances. Cette situation et ces circonstances pouvaient seules, sans doute, attirer le commerce ; mais, à la longue,

(1) Complète, ou à peu près, en ce qui touche l'importation, mais non quant à l'exportation. Un chapitre de la *Description des Pays-Bas*, par Guichardin, traite des articles dont la sortie y était prohibée ; dans le nombre figurent les juments, les blés du pays, les métaux précieux. H. R.

elles ne l'auraient pas retenu ; à cet effet, il ne fallait rien moins que ces principes formulés dans une réponse de Robert III, comte de Flandre, à Édouard II, roi d'Angleterre, qui lui conseillait d'exclure les Écossais de ses marchés : « Nous ne dissimulerons pas à Votre Majesté, dit le comte, que notre « pays de Flandre est en société avec le monde entier, et que « l'accès en est libre à chacun. Nous ne saurions lui enlever « un tel privilége sans préparer sa décadence et sa ruine. » La ligue anséatique elle-même, si habile à se procurer partout des priviléges et des monopoles, et qui était le plus riche débouché de l'industrie des Pays-Bas, ne put faire prévaloir que la moindre partie de ses prétentions, et ne porta pas d'atteinte sérieuse au principe de libre concurrence.

Parmi les provinces des Pays-Bas, ce fut principalement la Flandre qui profita du nouvel état de choses créé par les croisades, et où s'établit d'abord le grand marché du commerce intermédiaire. On peut l'expliquer par différentes circonstances. La Flandre était la seule des provinces méridionales qui touchât à la mer ; elle était aussi la plus peuplée ; ses villes, les plus considérables de toutes, étaient fort avancées en industrie ; elle était parfaitement cultivée et pourvue de voies nombreuses de communication ; enfin ses princes, incontestablement les plus puissants de la contrée, étaient pleins de sollicitude pour le bien-être de leur peuple, intelligents, énergiques, et, ce qui était décisif, en position, par la part distinguée qu'ils avaient prise aux croisades, d'indiquer au commerce du Levant sa route vers le nord et le point où il devait s'y fixer : au commencement, en renvoyant directement, chargés de produits orientaux les navires flamands qui avaient transporté les croisés ; plus tard, en invitant les Vénitiens, intimes alliés de l'empire latin, à agir de même.

Parmi les villes de Flandre, l'histoire cite, à cette époque, Bruges, Gand, Ypres, Oudenarde, Lille, Alost et Courtrai. Dans toutes, mais principalement à Gand, on se livrait à la fabrication du drap. La mieux située pour la navigation et le commerce maritime était Bruges. N'étant pas sur la côte

même, Bruges communiquait avec la mer par un canal qui conduisait à la ville de Sluis (l'Écluse), située à une distance de six lieues, sur la baie de Zwin. L'accès de ce port était difficile, et une surveillance active était nécessaire pour y entretenir la passe en bon état. Mais, tant que ce soin ne fut pas négligé, les communications de Bruges avec la mer ne souffrirent point d'interruption. Son port particulier s'appelait Damme ; les marchandises y étaient transbordées sur des barques ou sur des voitures. Bruges devint ainsi, dans le cours du treizième siècle, le grand entrepôt de tous les articles de l'Europe et du Levant, et le centre du commerce des Pays-Bas.

Comme une contrée qui prospère enrichit tous ceux qui trafiquent librement avec elle, la fortune extraordinaire des communes des Pays-Bas excita d'autant moins l'envie et la jalousie des négociants étrangers, que ces derniers réalisaient chez elles d'immenses bénéfices, et y jouissaient dans leurs opérations de plus de liberté que dans leur propre pays. Toutes les affaires de l'Europe se trouvaient concentrées dans une seule place ; plus il y avait d'acheteurs, et plus ces acheteurs étaient riches, plus la vente était prompte et avantageuse. Nul autre marché, pas même celui de l'Italie, ne pouvait rivaliser avec les Pays-Bas, pour la masse des marchandises, la variété de l'assortiment, l'abondance des capitaux et la promptitude du débit. La navigation et le trafic des étrangers constituaient, avec les manufactures de la Flandre et du Brabant, un ensemble qui ne s'est pas reproduit depuis dans le commerce international. Le commerce des Pays-Bas, à cette époque, était essentiellement cosmopolite ; aussi répandit-il de tous côtés des germes féconds. Le nord et l'ouest de l'Europe doivent lui rapporter le principe de leur grandeur actuelle.

Bruges, où les étrangers affluaient et où les habitants du pays venaient en grand nombre s'établir, fut longtemps la première ville des Pays-Bas. Elle comptait, vers le milieu du quatorzième siècle, près de 150,000 âmes ; sa Bourse domi-

nait, on peut le dire, le commerce du monde, car il n'existait pas dans ses murs moins de seize factoreries des nations étrangères, dont les magasins étaient toujours remplis et qui faisaient chaque jour des opérations les unes avec les autres. Nous donnerons en son lieu une description détaillée du comptoir anséatique, le mieux organisé de tous. Londres, Bristol, Avignon, Lisbonne, Barcelone, Pise, Gênes, Venise et d'autres places encore entretenaient, de même à Bruges des succursales plus ou moins importantes ; il y avait ensuite des maisons du premier ordre appartenant à des Néerlandais. Le papier sur Bruges avait cours dans le monde entier, bien que l'exemption presque générale de la contrainte par corps rendît à peu près inefficace la législation en matière de lettres de change.

A l'exemple de l'Italie, on adopta des règles de droit commercial et des usances ; il paraît même que la bourse était soumise à un règlement précis ; au moins ressort-il des données imparfaites de l'histoire à ce sujet, que, pour les transactions entre marchands, on instituait des courtiers, obligés de prêter serment devant les échevins de la ville, avant d'entrer en fonctions et de pouvoir réclamer leurs courtages. Il leur était expressément interdit de s'intéresser dans aucune opération d'achat ou de vente. L'existence de chambres d'assurances est hors de doute, et, selon toute probabilité, il y avait aussi des banques ou des établissements de crédit désignés sous un autre nom. Nulle part il ne régnait plus d'ordre ni plus de sécurité. Les débiteurs négligents étaient rigoureusement poursuivis, et l'on s'appliquait avec sollicitude à entretenir la confiance. On accordait aux étrangers toute liberté de circulation. Les droits de douane étaient modiques et uniformes, et les impôts assis de manière à grever le moins possible le commerce. Les successions et tous fonds quelconques pouvaient, sans retenue, être transmis à l'étranger. Combien un tel régime, si différent de celui des autres pays, était fait pour attirer et pour animer le commerce ! Les Juifs, cependant, n'étaient pas tolérés en Flandre, et l'on ne pouvait

y fonder une maison de banque qu'avec l'autorisation du souverain.

Plusieurs chroniques du temps donnent le relevé des marchandises apportées des diverses contrées de l'Europe au grand entrepôt de Bruges. On y voit que les Allemands fournissaient de l'acier, du cuivre, du fer et du laiton bruts et ouvrés, du bois, des céréales, du lin et du chanvre, de la poix et du goudron, des pelleteries, de la potasse, du suif, des voiles, des cordages et de la toile, du verre, des tissus de coton, du cuir et des peaux, des matières colorantes, du sel, des habillements confectionnés, des articles de Nuremberg, de l'ambre jaune, des harengs et d'autres poissons, de la viande, du vin du Rhin, de l'huile, de la cire, du miel, etc., etc. (1). L'Espagne et le Portugal envoyaient des vins, des figues, des raisins secs, des dattes, et en général tous les fruits du Midi, de la réglisse, du sucre, de l'huile, du savon, de la cire, du fer, du mercure, de la laine, de la soie, du safran, du cramoisi, des peaux de chèvre. De l'Angleterre il venait de la laine, du plomb, de l'étain, des céréales et des peaux ; de la France, du sel, des vins, du papier, de l'huile, des draps très-fins, des matières colorantes, notamment de la garance et du cramoisi, et des étoffes de soie et de laine mélangées ; de l'Italie, des épices, des drogueries, des épiceries, du sucre, du riz, du coton en laine, de la soie, des matières colorantes, puis des soieries et velours, des étoffes brochées d'or et d'argent, des camelots, de la joaillerie et de la bijouterie, de l'alun et du soufre, des vins de Grèce. Les importations d'Allemagne avaient lieu par mer et par terre, suivant que les marchandises provenaient des villes anséatiques ou du midi et du centre de l'Allemagne. L'Italie faisait directement la majeure partie de ses envois par mer ; plus tard, cependant, des expéditions assez considérables de ce pays prirent la voie d'Augsbourg et de Nuremberg, pour descendre ensuite le Rhin. Un grand nombre d'articles étaient astreints à

(1) Parmi ces importations figurent divers articles provenant du Nord, dont le commerce se faisait par l'entremise des Anséates.

s'entreposer à Bruges ; telles étaient toutes les importations et exportations des Anséates, et quelque-temps aussi la laine anglaise.

Ainsi, toutes les branches, toutes les spécialités du commerce du monde étaient, on peut le dire, représentées dans les Pays-Bas ; il ne manquait pas à ce marché un seul article susceptible de débit ; son approvisionnement était prodigieusement riche et complet. Une grande partie des marchandises se réexportaient, il est vrai : les Anséates emportaient les produits du Levant ; les Italiens, ceux du Nord ; l'Angleterre échangeait sa laine, la France, ses vins contre des objets fabriqués. Il en restait toutefois des quantités considérables dans les Pays-Bas mêmes, dont la population, nombreuse et aisée, n'avait pas une médiocre puissance de consommation. Or, que donnaient-ils en échange des divers articles que leur apportait l'étranger ? Dans la liste qu'on vient de lire ne figure aucun de leurs produits, et, bien que le commerce intermédiaire, par la commission, l'expédition, le fret, et toutes les opérations variées qui s'y rattachent, enrichisse déjà, à lui seul, le théâtre où il se pratique, nous avons néanmoins à rechercher, dans les Pays-Bas, des ressources d'une tout autre nature, pour nous rendre compte de leur participation active à ce mouvement commercial, ainsi que des richesses colossales qu'ils amassèrent.

IV

La réponse se trouve dans ce qui a été dit précédemment au sujet de l'industrie des Pays-Bas. Si cette industrie florissait déjà à une époque où le commerce de la contrée était restreint, où ses produits ne s'écoulaient guère au delà des pays limitrophes, et s'adressaient à quelques riches privilégiés plutôt qu'aux masses, quel ne dut pas être son développement, lorsque l'Europe eut vu s'ouvrir une nouvelle ère commerciale, dont toute la splendeur fut concentrée dans les Pays-Bas, lorsque soudain se manifesta de toutes parts une

puissance de consommation, une demande d'objets fabriqués, que les Pays-Bas étaient en mesure de satisfaire, non-seulement par leur habileté traditionnelle, mais par l'avantage incomparable qu'ils possédaient de trouver la matière première dans leur voisinage immédiat, et le débouché aux portes mêmes de leurs manufactures !

Parmi les matières brutes employées les premières à la confection des vêtements en Europe, la laine doit être citée avec le lin et le chanvre. Le mouton, dont l'élève était plus ou moins bien entendu suivant les pays, se trouvait dans toutes les contrées de l'Europe, et l'art d'en mettre la toison en œuvre remonte jusqu'aux origines de la civilisation. Dans l'antiquité, cet art, exercé principalement par les esclaves et par les femmes, était une industrie domestique et toute locale. Il n'existait, pour ainsi dire, pas de fabriques de draps et de toiles travaillant pour l'exportation. On exportait, il est vrai, les toiles d'Égypte, les manteaux de pourpre de Phénicie et les tapis de Babylone ; mais ces articles, de même que les étoffes de soie et de coton, étaient le privilége exclusif des riches et n'entraient pas dans la consommation des masses ; ils comptaient dans le commerce pour leur valeur, et non pour leur quantité. Lorsque la chute de l'empire romain eut replongé dans la barbarie la plus grande partie de l'Europe, que l'Orient se fut isolé, et que tous les échanges eurent cessé, l'Europe eut à refaire en entier son éducation économique, et nous avons vu ce qu'elle dut y mettre de temps. Quelque bornés que fussent ses besoins, le vêtement qui protége contre les intempéries de l'air est au nombre des nécessités les plus indispensables, et du moment où les anciens Germains eurent quitté la peau d'ours et furent parvenus au premier degré de la vie sociale et civilisée, ils songèrent naturellement à satisfaire un tel besoin. On chargea de ce soin les femmes et les esclaves : chaque famille préparait, pour son usage, les articles les plus nécessaires, et, dans ce sens, il est permis de dire que le filage et le tissage étaient partout répandus. Mais ce ne fut qu'à la longue et

dans quelques lieux seulement que ce travail de famille devint un travail national, une industrie manufacturière, alimentant un commerce d'exportation, et non plus seulement la consommation locale. Cette transformation se rattache étroitement au progrès des institutions communales. Dans les villes, il n'était plus possible de se borner à produire, au sein de la famille, pour ses propres besoins ; l'agglomération d'un grand nombre d'hommes dut naturellement mettre en œuvre le principe de la division du travail, et provoquer, par l'association des forces productives, l'emploi de nouveaux procédés et la création d'ateliers plus vastes.

L'histoire des manufactures serait intéressante à écrire ; nous n'avons à nous en occuper ici qu'autant qu'elle se lie à notre sujet. L'industrie domestique ne procurait que le strict nécessaire ; les distinctions de rang et de fortune, qui de bonne heure furent partout consacrées, exigeaient quelque chose de plus. La soie et le coton avaient presque entièrement disparu de l'Europe occidentale ; les toiles étaient trop uniformes ; il ne restait donc que la laine qui, par ses modes variés de fabrication et de teinture, pût convenir aux riches comme aux pauvres, servir comme article de luxe ou de nécessité, et être l'objet d'une demande à de grandes distances. On fut ainsi amené à faire de sa mise en œuvre une industrie ; il est absolument impossible de donner, à cet égard, des indications précises de temps et de lieu ; cependant on peut avec certitude rapporter l'origine de cette industrie, d'une part, à l'époque reculée où l'invasion barbare commença à se fixer, et en quelque sorte à s'épurer, d'autre part, aux contrées où les villes se relevèrent le plus promptement. Pour ce qui est du lieu, un autre élément doit être pris en considération : l'abondance et la qualité de la matière première, le voisinage du pays de production de cette matière et la facilité du transport au lieu de fabrication. Les contrées qui, dès le commencement de la présente période, produisaient le plus de laine et les laines les plus fines, étaient l'Espagne, les pays barbaresques et l'Angleterre. L'Espagne, régénérée par la domina-

tion arabe, mettait elle-même son produit en œuvre. L'Italie profita du voisinage de l'Espagne et du littoral africain pour en tirer des laines, et elle en naturalisa chez elle la fabrication ; les Pays-Bas utilisèrent de même les toisons de l'Angleterre. Ces draps frisons déjà mentionnés furent peut-être les premiers qui s'exportèrent ; ils prouvent, en tout cas, la haute ancienneté et la perfection relative de l'industrie des laines dans les Pays-Bas germaniques.

Nous avons expliqué plus haut comment cette industrie émigra plus tard en Flandre, et, favorisée par la législation et la politique, par la situation du pays et par le caractère de la population, y acquit une importance toujours croissante. Nous la reprenons au moment où le nouveau marché universel s'organise entre l'Escaut et la Meuse, et où l'industrie des Pays-Bas, emportée par le commerce dans de nouvelles et larges voies, constitue une véritable puissance.

Grâce aux heureux efforts de Baudouin III et surtout à l'immigration des tisserands frisons ou allemands appelés par ce prince, la fabrication du drap s'était non-seulement étendue, mais perfectionnée. Les envois de laines d'Angleterre furent sans doute parfois interrompus; mais, en général, les rois de cette contrée y trouvaient trop d'avantage pour ne pas les encourager, même en y sacrifiant d'autres intérêts économiques ; ils constituèrent, au profit des Pays-Bas, une sorte de monopole de la laine, au moyen de l'entrepôt forcé dans les ports néerlandais, mesure qui leur garantissait un revenu de douane plus élevé (1). La laine anglaise était sans contredit la meilleure de l'époque. Les habitants des Pays-Bas avaient fait, d'ailleurs, des progrès remarquables dans l'art de fouler, de carder et de teindre la laine, surtout depuis que le commerce leur fournissait un si riche assortiment de matières tinctoriales. Les institutions libres des villes y entretinrent une généreuse ardeur et une louable émulation, et comme la

(1) Plus tard, quand les Anglais commencèrent eux-mêmes à mettre leurs laines en œuvre, les laines d'Espagne alimentèrent en grande partie l'industrie des Pays-Bas.

fabrication du drap florissait dans différentes villes, chacune s'appliquait à faire mieux que les autres, afin d'acquérir plus de considération et de richesse. Les principales villes de Flandre où la laine était fabriquée sur une grande échelle, étaient Gand, Bruges, Ypres, Dendermonde, Oudenarde et Lille. Gand avait précédé les autres ; elle était la première où les drapiers se fussent réunis en compagnies et en corporations, réglées par des statuts. Ces industriels avaient su acquérir une position prépondérante dans le gouvernement de la cité, et ils fournissaient, à eux seuls, un contingent de guerre de 18,000 hommes. Mais quand le commerce eut établi dans Bruges son quartier général, l'industrie l'y suivit et y atteignit son plus haut point de prospérité, notamment dans le cours du quatorzième siècle. On comptait, à Bruges et aux environs, près de 50,000 personnes employées au travail de la laine, aux différentes opérations du foulage, de la teinture, de l'apprêt, etc. Outre les draps, on fabriquait d'autres espèces de lainages ; plus tard aussi des étoffes mélangées, quand se fut accrue l'importation du coton brut et de la soie. Chaque ville excellait dans tel ou tel article : ainsi l'on citait Lille pour ses draps écarlates ; Arras pour ses serges ou ras, ainsi que pour ses tapisseries ; Gand pour ses étoffes communes, telles que flanelles, draps ordinaires et couvertures ; Bruges pour ses acticles fins, tels que velours et peluches de laine, mais surtout pour ses tapisseries aux couleurs variées et aux riches dessins (1), un des objets les plus précieux du commerce de l'époque. L'art de la teinture avait, on l'a déjà dit, atteint dans les Pays-Bas un haut degré de perfection. Les teintureries en bleu et en vert de Harderwyk étaient surtout renommées, et l'écarlate des Pays-Bas passait pour excellent.

Bien que la politique des princes et des villes fût em-

(1) Bruges conserva cette industrie longtemps après sa chute, et ce fut de cette ville que Henri IV, roi de France, fit venir des contre-maîtres pour organiser la manufacture des Gobelins. Bruges était aussi célèbre pour ses joailliers et ses orfévres, et l'art de tailler le diamant en brillant paraît y avoir été inventé.

preinte de la plus grande libéralité et que tout système protecteur du travail national leur fût étranger, on ne manqua pas cependant de soumettre les métiers à une surveillance et à un contrôle nécessaires pour garantir la bonne qualité des marchandises, et pour établir et conserver la réputation des fabriques de drap. Tel était le but des règlements sur la draperie, et des inspections, qui étaient faites par quatre maîtres assermentés, en présence de magistrats. La garantie la meilleure se trouvait dans l'excellent esprit des corporations et dans le soin jaloux de leur honneur. Si ces corporations se laissèrent quelquefois égarer, si celles des tisserands en particulier, dans le sentiment de leur force, élevèrent trop souvent des prétentions excessives, et prirent par la violence possession du gouvernement de leur cité en démocratisant sa constitution, ce n'est pas moins, à tout prendre, si je puis me servir d'un mot étranger, dans ce *self-government* des corporations industrielles qu'il faut chercher la cause principale de la puissance et de la prospérité de l'industrie des Pays-Bas. Du reste, les souverains du pays furent plus d'une fois efficacement assistés par elles dans des moments de détresse ; elles quittaient leurs ateliers, prenaient les armes et combattaient l'ennemi avec le dévouement le plus généreux. Ce prolétariat manufacturier de notre époque, qui, en l'absence de tout principe, obéit aux passions aveugles du moment, n'était pas connu alors. L'histoire mentionne, au commencement du quatorzième siècle, un drapier de Bruges, appelé Pierre et surnommé le Roi, qui, à la tête de ses gens, non-seulement défendit la ville contre le roi de France Philippe IV, mais y réprima vigoureusement une insurrection du parti français. Son prince reconnaissant lui conféra la dignité de chevalier. Il n'était pas rare de voir des industriels recevoir de pareilles distinctions, et plus d'une famille noble des Pays-Bas qui brille encore aujourd'hui, tire son origine du fuseau et de la navette; la noblesse de ce pays, d'ailleurs, de même que celle d'Italie, ne croyait pas déroger en pratiquant le commerce et l'industrie. A côté de la fabrication des laines, d'autres in-

dustries florissaient dans les Pays-Bas. Au milieu de l'avancement général de l'agriculture, on récoltait en particulier, dans les Flandres, le meilleur des lins, et la toile des Pays-Bas rivalisait avec celle de Westphalie. La production, excédant les besoins de la consommation domestique, finit par alimenter le commerce. Bien que la fabrication des tissus de lin, à cause de sa grande simplicité, se fît à la campagne et par des travailleurs isolés, elle avait lieu souvent pour le compte de grands entrepreneurs, qui habitaient les villes et y mettaient la marchandise en vente. La demande était considérable, surtout dans les classes inférieures, qui portaient généralement ce vêtement en lin de couleur bleue, encore en usage dans le pays sous le nom de blouse. L'industrie du lin avait pour centres principaux Gand, Arras, Courtray et Valenciennes, dont les dentelles étaient déjà très-recherchées et se vendaient à un haut prix. Il est question de futaines en coton vers le milieu du quinzième siècle ; ce fut Gand qui fabriqua les premières. Anvers était renommée pour la préparation des cuirs.

L'industrie métallurgique des Pays-Bas date de la même époque. Le bassin de la Meuse, si riche en charbon et en minerais, fut exploité de bonne heure ; des traditions respectables font remonter l'ouverture des premières mines à l'année 1198. De grands ateliers pour la fabrication des armes existaient à Liége, ville populeuse qui devait sa prospérité à son commerce avec la haute Allemagne. Bruxelles se distinguait par ses armures ; Huy, Viset, Malines et Namur fournissaient en grande quantité de la vaisselle et des ustensiles, de la taillanderie et de la serrurerie. Le pays lui-même offrait du fer et de la calamine ; l'étain venait d'Angleterre et le cuivre de Suède, ainsi que l'*osemund*, espèce de fer affiné par un procédé particulier, et de qualité excellente. Le progrès de la civilisation se révélait, comme toujours, par un emploi plus étendu des métaux, non plus seulement pour le luxe, mais aussi pour la consommation générale ; les constructions navales, en se multipliant, occasionnèrent une demande crois-

sante de fer ; et les Pays-Bas, particulièrement habiles dans la fabrication des articles appropriés aux masses, approvisionnaient les autres contrées d'ouvrages en métaux. Pour les bronzes d'art et les ouvrages de ciselure, ils rivalisaient avantageusement avec la haute Allemagne et l'Italie.

Nous n'avons à mentionner ici que les industries exploitées en grand et en fabrique ; mais à côté d'elles existaient naturellement tous les petits métiers exercés par des artisans, et ces ouvriers n'étaient pas restés en arrière du progrès général. Bruges, au temps de sa plus grande prospérité, comptait soixante-huit guildes ou corporations. Comme représentant le commerce des Pays-Bas vis-à-vis de l'étranger, cette ville conclut avec la plupart des États de l'Europe des traités de commerce et de navigation, autant que possible sur la base de la réciprocité, et sans jamais restreindre la liberté de son marché par des monopoles et des priviléges. Dans un pays où tant de choses affluaient, où tant de peuples divers se donnaient rendez-vous, comment l'esprit humain ne se fût-il pas élevé et n'eût-il pas élargi son horizon ? comment, dans ce concours de tant de forces, la vie n'eût-elle pas été exubérante et splendide ?

On comprend maintenant quelles valeurs les Pays-Bas étaient en mesure de fournir, non-seulement pour payer largement aux étrangers ce qu'ils avaient besoin de leur acheter, mais pour se les rendre tributaires. Nous manquons, il est vrai, de données statistiques sur la somme qu'atteignait l'exportation des produits de l'industrie des Pays-Bas, mais il est hors de doute que la balance du commerce était fortement en leur faveur (1).

(1) On assure que la société dite de l'Entrepôt fit, une année, passer d'Angleterre en Flandre 100,000 sacs de laine, contenant chacun 364 livres. En admettant de l'exagération dans ce chiffre, on ne saurait pourtant le réduire à moins de la moitié. Indépendamment de la laine d'Espagne, la laine anglaise aurait donc formé une quantité de 18,200,000 livres. A raison de deux livres de laine pour une aune de bon drap, il aurait été fabriqué 9,100,000 aunes. Les six aunes, d'après les prix du temps, valant une

Les nations diverses qui se rencontraient à Bruges et à Anvers pouvaient-elles prendre des cargaisons de retour plus précieuses que les articles manufacturés des Pays-Bas ? Les draps de Flandre et du Brabant n'étaient-ils pas recherchés dans le monde entier? Les Anséates en approvisionnaient le nord-est de l'Europe; les Italiens, le sud-est, le Levant, l'Inde même par Alexandrie. Quel emploi n'en faisaient pas pour leurs manteaux les croisés et les chevaliers des ordres militaires? Quelles masses n'en consommait pas l'Angleterre? Aucune autre industrie ne pouvait offrir ce caractère universel; car, quel que fût le nombre des fabriques de drap des autres pays, en France, en Allemagne, en Espagne et en Italie, quelle que fût l'habileté de quelques-unes et leur aptitude à satisfaire aux besoins locaux, elles ne pouvaient, sur le marché du monde, concourir avec les Pays-Bas, qui possédaient alors dans l'industrie des laines la même supériorité pour le moins que de nos jours l'Angleterre dans celle des cotons. Comme l'Angleterre, les Pays-Bas avaient l'avantage que donnent des capitaux considérables et un vaste développement industriel; ils recevaient la matière brute de première main et de première qualité; leur pays était le grand marché de l'univers; ils jouissaient d'institutions libres, et n'étaient pas moins favorisés sous le rapport de la situation géographique et de la constitution de leur territoire..

S'il pouvait subsister le moindre doute sur la fécondité de l'industrie des Pays-Bas, le spectacle du bien-être des populations et de la richesse extraordinaire des particuliers, suffirait pour le détruire. Un contemporain, Philippe de Comines, qui vivait au milieu du quinzième siècle et avait visité la plupart des Etats de l'Europe, assure n'avoir pas vu de contrée comparable aux Pays-Bas pour la beauté, la fertilité et la richesse. Il n'y en avait pas, en effet, de plus heureuse. Les habitants vivaient dans l'abondance de toutes choses, et

livre sterling (25 fr.), on arrive à un total de 1,520,000 livres sterling environ (38 millions de fr.) pour la valeur de la fabrication annuelle des lainages. Ce ne sont là, bien entendu, que de simples approximations.

une douce paix leur permettait de jouir tranquillement de leur fortune. Cette large distribution entre toutes les classes des profits du commerce et des manufactures est un fait des plus remarquables; elle distingue essentiellement les Pays-Bas des États marchands de l'Italie et en particulier de Venise, où le peuple resta pauvre en majeure partie; elle témoigne du développement et de la solidité des affaires, de la bonne division du travail et de l'organisation libérale des corporations, qui, en harmonie avec le régime municipal, offraient, à cette époque, plus d'avantages que d'inconvénients. Naturellement quelques maisons privilégiées accumulèrent de grandes fortunes, à Bruges surtout, où le luxe du vêtement, du logement et de la table, avait été poussé si loin et était devenu si général, qu'il fit dire à une reine de France : « Je « croyais être ici la seule de mon rang, et je vois que, dans « cette ville, il y a plus de six cents reines. » L'institution, à Bruges, de la Toison d'or par Philippe le Bon, duc de Bourgogne, en 1430, est un fait caractéristique; c'était une reconnaissance formelle que l'industrie des laines était la base de la prospérité, de la puissance et de la grandeur du pays.

V

Les comtes de Flandre avaient, les premiers, encouragé la fabrication des tissus de laine, et c'était ainsi que leurs possessions, plus étendues et plus peuplées que les autres provinces (les Flandres comprenaient, à cette époque, le département français du Nord), étaient devenues le foyer de l'industrie du pays. Mais les ducs de Brabant ne tardèrent pas à comprendre les rares avantages de la nouvelle situation, et à rivaliser avec les comtes de Flandre par la libéralité de leur politique commerciale. Ils trouvèrent bientôt une occasion favorable. Dès le commencement du quatorzième siècle, des troubles éclatèrent à Gand et à Ypres, parmi les drapiers en querelle, soit entre eux, soit avec les magistrats municipaux et le gouvernement lui-même. Les corps de métier de Gand et de Dender-

monde, ainsi que ceux d'Ypres et de Poperingue, se combattirent longtemps à main armée. Des aspirations démocratiques amenèrent des révoltes contre l'autorité souveraine, qui, de son côté, commençait à se préoccuper du pouvoir croissant des corporations, et songeait à le limiter. Les dissensions avec les magistrats municipaux eurent le plus souvent pour origine des aggravations d'impôts. Ajoutons les démêlés continuels entre la France et l'Angleterre, auxquels la Flandre fut mêlée, en prenant parti tantôt pour l'une, tantôt pour l'autre puissance, et qui conduisirent à de sanglantes guerres civiles. Les comtes se virent presque entièrement dépouillés de leur autorité, car la révolution des Artevelde (1336-1382) tendait évidemment à l'établissement d'une confédération républicaine. Le pays souffrit énormément ; mais rien ne prouve mieux l'abondance inépuisable de ses ressources que la promptitude avec laquelle il se releva de sa détresse. Des centaines de milliers d'hommes perdirent la vie, des centaines de milliers quittèrent leurs foyers pour aller chercher au loin une autre patrie. Les corps de métier espérèrent d'abord se soustraire aux nouveaux impôts en s'établissant à la campagne ; mais, voyant qu'on les y grevait des mêmes charges, un grand nombre d'entre eux se décidèrent à passer dans le Brabant, dont les princes les accueillirent à bras ouverts, et leur promirent de grandes immunités. Ainsi Louvain devint le centre de la fabrication du drap dans le Brabant, et fit même une sérieuse concurrence aux villes flamandes. On y comptait environ 4,000 maîtres tisserands et plus de 15,000 compagnons. La mesure de Brabant, l'aune de Brabant, datent de cette époque. Mais cette prospérité ne fut pas de longue durée. De graves différends éclatèrent entre les corporations et le gouvernement ; il s'ensuivit des luttes sanglantes, qui se terminèrent, en 1382 et en 1400, par l'émigration des tisserands. Beaucoup d'entre eux se rendirent dans les Pays-Bas du nord, dans la Hollande, la Zélande, la Frise occidentale et l'Overyssel ; d'autres, en Angleterre, sur l'invitation d'Édouard III. Ainsi furent jetés dans ces pays les premiers fondements de

l'industrie des laines, et l'on comprit en Angleterre qu'il était plus avantageux de garder et de mettre soi-même en œuvre une précieuse matière que de l'envoyer brute à l'étranger.

Les effets de cette émigration de travailleurs exercés ne se firent pas sentir immédiatement. La politique commerciale de l'Angleterre n'avait encore rien d'arrêté ; Edouard III lui-même et ses successeurs interrompirent souvent l'œuvre commencée ; comme nous le verrons à l'occasion des Anséates, ils étaient, pour leurs revenus, dans une trop grande dépendance de l'étranger ; enfin les guerres perpétuelles avec la France empêchèrent le développement des arts de la paix. Mais le premier pas était fait ; la semence mûrissait lentement sans doute, mais sûrement ; et, vers la fin de la présente période, la concurrence anglaise se produisait déjà ; c'est ce qui résulte de diverses prohibitions contre l'importation des draps d'Angleterre (1). Cependant elle était encore très-loin de mettre en péril la suprématie des Pays-Bas. Quelque fâcheuses qu'eussent été les suites de l'émigration des tisserands, la masse de ces derniers était restée dans le pays, et si les troubles civils avaient nui à telle ou telle ville en particulier, ils n'avaient pas en réalité porté atteinte à une fabrication qui n'avait fait que s'étendre et se perfectionner. La Flandre ne souffrit pas beaucoup de la concurrence du Brabant ; il se trouva que les deux provinces pouvaient prospérer l'une à côté de l'autre. Bruges resta d'ailleurs la première place de commerce jusqu'au milieu du quinzième siècle ; les efforts que l'on fit pour élever Anvers à son niveau n'eurent de résultats que plus tard.

La première moitié du même siècle vit s'accomplir un événement politique qui mit heureusement fin aux discordes dont les Pays-Bas étaient menacés par les rivalités de commerce ou de dynasties, en les réunissant sous un même gouvernement. La maison française de Bourgogne, vers

(1) Ce fait est à noter ; il montre que les Pays-Bas, eux aussi, protégèrent leur industrie, quand elle parut avoir besoin d'être protégée. H. R.

cette époque, acquit peu à peu, par héritage et par la fortune des armes, la souveraineté de toutes les provinces des Pays-Bas, tant du midi que du nord. Les provinces, ainsi réunies, constituant une grande puissance en Europe, le commerce ne pouvait manquer d'y être quelquefois traversé par la. politique et impliqué dans des querelles qui lui étaient étrangères. En général, toutefois, le nouveau gouvernement comprit les intérêts matériels et les besoins de ses sujets, et la période bourguignonne fut des plus prospères, surtout pour la Flandre et le Brabant ; le pays se remit, en peu de temps, de tous ses troubles, de toutes ses commotions ; il donna une nouvelle preuve de sa vigueur et de sa force vitale en guérissant promptement de ses blessures et en se retrouvant, après ses désastres, rajeuni et plus florissant que jamais. Jean et Philippe le Bon furent deux dignes princes, aimés du peuple ; le second traita avec une faveur particulière le commerce et les classes industrielles ; même, sous Charles le Téméraire, ce prince fougueux et batailleur, les Etats héréditaires échappèrent pour la plupart aux ravages des armées.

La mort de ce dernier souverain de la maison de Bourgogne, en 1477, amena des complications qui eurent pour résultat, d'abord le déclin graduel, puis la chute de Bruges. Lorsque, en effet, par suite du mariage de Marie, héritière de Charles, avec l'archiduc Maximilien, les Pays-Bas furent cédés à l'Autriche, les communes flamandes, imbues de l'esprit démocratique, jugèrent l'occasion favorable pour reprendre par la force, sur un nouveau maître étranger, diverses franchises dont elles avaient été dépouillées sous le dernier gouvernement. Une insurrection générale éclata, et en 1488 Bruges, qui s'était placée à la tête du mouvement, se saisit de la personne de l'archiduc, déjà élu roi des Romains. L'empereur d'Allemagne, Frédéric III, son père, irrité de cet outrage, arma l'Empire contre cette ville. Toute la Flandre, et Bruges en particulier, furent rudement châtiées et rançonnées de toutes les manières. Ce qu'il y eut de plus fâcheux fut que, pendant ces longs démêlés, le défaut de sécurité, effarouchant

de plus en plus le commerce, l'avait décidé à émigrer sur d'autres points des Pays-Bas. Pour surcroît de malheur, le port de l'Ecluse, déjà difficile à aborder, s'ensabla presque entièrement pendant le blocus de Bruges. Or, Anvers offrait un accès libre et facile ; les eaux profondes de l'Escaut portaient les plus gros navires avec leurs chargements jusqu'au pied même de ses murs. Dans ces circonstances si favorables, toutes les mesures, toutes les dispositions précédemment adoptées portèrent leurs fruits, et la principale ville du Brabant devint pour un siècle la première place de commerce de l'Europe, place destinée à surpasser son ancienne rivale autant que le nouveau monde commercial créé par la découverte de l'Amérique et de la route maritime des Indes, l'emportait sur le précédent. Inutilement Maximilien fit succéder la clémence au châtiment et s'appliqua à relever Bruges par des arrangements avec la ligue anséatique. La ligue, elle-même, se vit obligée de transporter son comptoir à Anvers. Le commerce, une fois détourné de son ancienne route, ne fut plus ramené, et la métropole commerciale des Flandres n'offrit bientôt plus qu'un intérêt d'histoire et de souvenirs. Cependant la situation incomparable des Pays-Bas comme marché intermédiaire subsistait toujours après la révolution opérée dans le commerce international. Le théâtre resta le même, il n'y eut de changement que dans les personnes ; le nombre des objets d'échange augmenta. Au lieu des Italiens, ce furent les Portugais qui vinrent apporter à l'Europe les produits de l'Orient. Alors pour la première fois la navigation s'émancipait des entraves du cabotage et franchissait, à proprement parler, les mers ; mais, pendant longtemps, les contrées occidentales gardèrent le privilége exclusif des trajets transatlantiques. Ni le sud-est ni le nord-est de l'Europe n'y prirent part ; la ligue anséatique, en particulier, était déjà trop caduque pour s'écarter des voies traditionnelles et pour se rajeunir suivant les tendances d'une ère nouvelle ; c'est à peine si elle étendait ses voyages jusqu'à Lisbonne, pour y recevoir de première main les provenances de l'Inde. D'un autre côté les Portugais ju-

geaient plus conforme à leur intérêt d'aller eux-mêmes dans les Pays-Bas, où ils trouvaient une organisation commerciale séculaire et aussi complète que possible, un ensemble d'affaires qu'ils n'auraient jamais pu attirer dans leur propre pays.

Cette organisation commerciale des Pays-Bas ne s'était pas immobilisée dans la routine, elle s'était modifiée suivant les exigences des temps. Nous avons vu que les Pays-Bas avaient déclaré, en principe, leur marché ouvert à tous, et que le système de l'entrepôt forcé qui astreignait l'achat et la vente à certains lieux et à certaines formes n'était pas de leur invention ; il avait pour auteurs les nations entre les mains desquelles était le commerce d'exportation et d'importation. Nous avons aussi fait la remarque qu'un tel système, tout en portant atteinte à la liberté, avait été utile et fécond dans ces siècles reculés. L'imperfection de la justice et le défaut de protection en pays étranger ne permettaient pas des opérations libres et fractionnées comme de nos jours. A une époque où la concurrence n'existait pas ou existait à peine, l'entrepôt forcé facilitait à un haut degré les achats et les ventes, et il convenait particulièrement à la ligue anséatique, si avide de monopoles. Bruges ne pouvait voir avec défaveur un entrepôt qui lui garantissait la permanence de son commerce, et les princes en étaient satisfaits, parce qu'il rendait plus facile et plus simple la perception des impôts. Mais à mesure que les connaissances commerciales se répandirent dans les Pays-Bas, que l'aisance et le crédit public s'y développèrent, que d'autres villes, notamment Anvers, surgirent en offrant plus de latitude au commerce, l'entrepôt forcé répondit de moins en moins au nouvel état de choses ; il commença à paraître onéreux, et l'on chercha de deux côtés à s'en affranchir. Jusqu'à des membres de la ligue anséatique, par exemple, les villes des bords du Rhin, celles de la Hollande et celles de la Westphalie, crurent trouver avantage à trafiquer, à leurs risques et périls, avec d'autres places que le comptoir de Bruges. Au lieu de recourir à leurs représentants officiels, elles préférèrent traiter directement avec des maisons des Pays-Bas

qui leur inspiraient de la confiance, et ainsi s'établit un commerce de commission. Les efforts de la Hanse, pour conserver l'entrepôt à Bruges, n'eurent aucun résultat durable et vinrent échouer contre la force des choses. Les habitants des Pays-Bas, pratiquant eux-mêmes de plus en plus le commerce extérieur, durent songer à échapper à l'entremise dominatrice des Anséates et à éluder un système d'entrepôt qui, pour leur approvisionnement en produits du Nord, les soumettait à une contrainte tyrannique ; ils commencèrent donc à prendre une part active aux échanges avec le Nord, et, pour détruire l'obligation de l'entrepôt dans une place unique, ils instituèrent sur divers points, notamment à Anvers et à Malines, des foires appelées libres, où les mêmes marchandises pouvaient être mises en vente par qui que ce fût. Leur plan eut un complet succès ; le commerce, affranchi des entraves et des formalités d'un mécanisme suranné, n'en prit qu'un développement plus rapide ; il perdit son ancien esprit de restriction et d'exclusion, et grandit pour l'avantage commun du genre humain. Les étrangers n'eurent plus à Anvers, comme à Bruges, leurs factoreries closes avec des statuts de corporation ; ils y résidèrent soit comme correspondants de particuliers, soit comme négociants pour leur propre compte, admis dans les rangs de la bourgeoisie ; il existait, il est vrai, un comptoir des Anséates, mais cet établissement, malgré la restauration de ses priviléges, était dépourvu de toute influence, et n'était plus qu'un vain nom.

L'influence exercée par la route maritime des Indes orientales et par l'apparition de l'Amérique sur le développement et sur la marche du commerce, ainsi que sur les prix, sera retracée dans le volume suivant. On peut du moins, dès à présent, comprendre que, par suite de ces événements, le marché d'Anvers l'emporta de beaucoup sur celui de Bruges, tant pour la variété que pour la quantité des marchandises orientales, que le commerce des denrées dites coloniales prit alors de tout autres proportions et que la consommation s'en accrut en gagnant de plus en plus les masses. Nous avons

donné plus haut un relevé des marchandises qui s'importaient à Bruges. Il s'applique, sur une plus grande échelle, à Anvers, avec cette différence que les envois de l'Inde étaient plus variés et plus considérables. On commença alors à voir de grandes cargaisons de coton, de sucre et de riz. Ce ne fut que plus tard que parurent les produits des Indes occidentales et de l'Amérique du Sud, notamment l'or et l'argent, avec lesquels l'Espagne achetait les objets manufacturés des Pays-Bas ; car l'industrie, non moins que le commerce, avait émigré à Anvers, et ne cessait pas de fleurir dans les bassins fortunés de l'Escaut et de la Meuse, malgré la concurrence de plus en plus sérieuse de l'Angleterre dans la fabrication de la laine. Presque toutes les branches de travail s'étaient naturalisées à Anvers. On y mettait en œuvre la laine, la soie et le lin ; on y fabriquait des tapisseries, des armes de toute espèce, du verre, des articles en argent, en or et en bronze ; on y préparait le cuir ; on y raffinait le sucre ; et toutes ces industries étaient exploitées en grand, pour suffire à la demande croissante de l'Ancien et du Nouveau Monde. Le port était extrêmement animé, car l'ouverture de l'Océan avait imprimé un rapide essor à la navigation. Les importations d'outre-mer, qui jusque-là arrivaient assez fréquemment des ports italiens par les villes de la haute Allemagne, s'effectuèrent alors directement par la voie maritime. L'Escaut était couvert de navires ; on en comptait quelquefois plus de 2,000 à la fois, et les jours de marché il en entrait souvent jusqu'à 8 ou 900, pour la plupart chargés de produits de pêche. Environ 60,000 lasts de grains arrivaient chaque année de la Baltique et de la basse Allemagne. Les auteurs contemporains donnent également, par quelques chiffres, une idée de l'importance du commerce par terre. Ils comptent par semaine plus de 2,000 voitures chargées venant d'Allemagne, de France et de Lorraine, non compris les charrettes de paysan et les chariots pour transporter les grains, dont ils portent le nombre à 10,000. Le produit des droits de douane, d'accise et de marché s'élevait annuel-

lement à 1,726,000 florins. Toutes les grandes places, toutes les grandes compagnies de commerce avaient des comptoirs et des succursales à Anvers : la Hanse, la Société anglaise de l'Entrepôt, les Aventuriers marchands ; Augsbourg, représentée par les Fugger, les Ostetter et les Welser ; Gênes, par les Spinola ; Florence, par les Peruzzi ; Venise, Barcelone, Lisbonne. Les Turcs eux-mêmes sollicitèrent, en 1582, la permission de fonder à Anvers un établissement. Il n'y avait pas, en Europe, de place comparable à Anvers pour l'importance et pour l'activité des affaires ; Venise était éclipsée ; des articles de l'Inde s'achetaient, pour l'Italie, sur les marchés des Pays-Bas ; en prenant ce détour, ils revenaient à un prix moins élevé. Ce vaste mouvement de marchandises impliquait un grand commerce d'argent ; ce commerce fut, à cette époque, l'objet d'innovations et d'améliorations diverses (1). A l'apogée de sa splendeur, c'est-à-dire

(1) Des contemporains estiment à 500 millions de couronnes d'argent l mouvement des marchandises ; quant à celui des espèces, ils ne croient pas possible de l'exprimer en chiffres. Il n'est pas moins vrai que les plus grandes opérations de l'espèce se faisaient à Anvers. Les plus puissants monarques entretenaient dans cette ville des agents, souvent chargés de leur procurer des millions chez les grands banquiers allemands et italiens. La foire était l'époque ordinaire des échéances. Quiconque désirait emprunter ou placer de grandes sommes d'argent, était obligé de s'adresser à Anvers. Les profits de ces opérations paraissent avoir été extraordinaires, car le taux de l'intérêt, de l'intérêt légal, était élevé. Charles-Quint et Philippe II eurent fréquemment besoin de fortes avances ; pour les obtenir, ils durent permettre aux banquiers de prélever de gros intérêts sur les autres emprunteurs. Les lettres de change des commerçants donnaient 12 p. 100 d'intérêt légal. Les gentilshommes n'avaient le droit de demander que 6 1/4, et les rentiers que 9 1/3 p. 100. Pour percevoir de gros intérêts, il fallait donc se faire commerçant. On avait pour principe de faciliter aux étrangers l'acquisition du droit de bourgeoisie ; les étrangers ainsi naturalisés passaient pour former à peu près le quart de la population. Le commerce était libre en général ; cependant il existait des prohibitions de sortie pour les métaux précieux, le mercure, le blé indigène, les armes et les munitions de guerre. A l'importation, les draps anglais seuls étaient prohibés. La Hollande et la Zélande se chargeaient des transports maritimes, ainsi que la Hanse, qui déclinait d'ailleurs à mesure que les autres peuples commençaient à naviguer.

(*Note de l'auteur.*)

Pour les Pays-Bas en général, et pour Anvers en particulier, au temps de

vers le milieu du seizième siècle, Anvers possédait une population de 200,000 âmes, dans 13,500 maisons. La plus grande ville de ce côté-ci des Alpes, après Paris, elle était remplie de magnifiques édifices. Loin de se renfermer dans le culte des intérêts matériels, elle trouva, dans les travaux intellectuels et artistiques, un autre genre de gloire. Ses négociants aimaient, comprenaient les sciences et les arts, et la Flandre, avec le Brabant, put, pour l'architecture et la peinture, rivaliser avec l'Italie.

VI

Il nous reste à jeter un coup d'œil rapide sur les provinces septentrionales des Pays-Bas, sur la Hollande, la Zélande, la Frise, Gueldre et Over-Yssel. Leur histoire, jusqu'aux croisades, a été racontée plus haut. La navigation, la pêche et l'éducation du bétail, telles étaient les industries qui s'étaient offertes à elles, et où elles avaient le plus tôt fait des progrès. Ce fut sur mer le plus souvent que se vidèrent leurs querelles avec l'Angleterre ou entre elles. Dès 1234, le comte de Hollande équipa une flotte de 300 voiles, et au commencement du quinzième siècle, la marine marchande des Pays-Bas était devenue assez forte pour pouvoir engager la lutte avec la Hanse. Elle parvint ainsi à s'ouvrir le commerce, si important pour elle, du nord-est, et commença à tirer directement des pays de production les matériaux à construire qui lui manquaient. Ses voyages dans la Méditer-

sa splendeur, l'ouvrage principal est celui de Guichardin, qui y résida plusieurs années. Ce bel ouvrage, écrit en latin, a pour titre : *Belgicæ, sive inferioris Germaniæ descriptio*, ou *Description de la Belgique ou Germanie inférieure*. Guichardin mentionne l'opulence des négociants d'Anvers dont plusieurs possédaient 200,000 écus d'or et plus, et la connaissance qu'ils avaient des langues étrangères, beaucoup en parlant trois ou quatre, et quelques-uns jusqu'à six ou sept. Dans un des premiers chapitres de son *Histoire de la révolte des Pays-Bas*, Schiller donne une idée de la grandeur commerciale d'Anvers par ce fait, qu'il se faisait dans cette ville plus d'affaires en un mois qu'en deux années à Venise au faîte de la prospérité.

H. R.

ranée paraissent avoir été assez rares après les croisades ; le commerce du Levant était dévolu aux pavillons italiens et au pavillon espagnol. En revanche, elle avait, pour s'alimenter, un cabotage considérable sur les côtes des Pays-Bas, ainsi que les relations avec l'Angleterre, principalement le transport des laines, en concurrence avec les Anséates. Les Pays-Bas n'eurent de bâtiments de guerre proprement dits que vers la fin de la présente période. On y suppléait en armant en guerre des navires marchands. La promptitude avec laquelle se faisaient ces armements montre que, non-seulement on possédait déjà à cette époque un grand nombre de bâtiments, mais que l'on recrutait aisément des matelots pour les monter. Ces matelots étaient excellents, car ils sortaient de la meilleure des écoles, les pêcheries.

Un peuple auquel une nature avare avait tant refusé sur la terre ferme, était obligé de chercher sa subsistance au sein de la mer. La Hollande, suivant sa vocation naturelle, doit en grande partie sa fortune à la pêche. Il est constant qu'avant le treizième siècle, la pêche de la morue et du cabillaud était une industrie nationale. Le gouvernement prélevait sur le produit une dîme, sous le nom de poisson de la cour, et l'importance de la pêche est attestée par l'insistance avec laquelle des mesures protectrices étaient réclamées par les localités intéressées. La pêche du hareng ne vint qu'après celle du cabillaud ; mais elle fut beaucoup plus lucrative. La supériorité que les Hollandais y acquirent sur tous leurs concurrents, ne date, il est vrai, que de la période suivante ; mais ils y prenaient déjà, dans la période où nous sommes, une part considérable. Cette pêche devint un sujet de conflit avec les Anséates, qui cherchaient à monopoliser celle des côtes de Scanie, alors la plus productive. Tout en renvoyant, pour les détails, à l'histoire des Allemands, il convient de noter ici que les Néerlandais surent maintenir leur position, et que leur pêche et leur commerce de harengs s'accrurent en même temps que leur puissance. Ils y acquirent la supériorité par un procédé particulier pour saler le poisson, et

pour le rendre ainsi transportable à de grandes distances. Guillaume Bœckel passe pour avoir inventé ce procédé vers la fin du quatorzième siècle ; de là le verbe *einboeckeln*, pour désigner ce mode de préparation du hareng. Si les érudits ne s'accordent pas à cet égard, il est du moins constant que, depuis cette époque, le hareng hollandais obtint partout la préférence, et que le produit de la pêche des autres peuples fut moins recherché et payé beaucoup moins cher. La pêche du hareng fut protégée à titre de grande pêche ; elle devint l'objet de la sollicitude du gouvernement comme des particuliers ; on l'appela de bonne heure la mine d'or du pays, et il est certain qu'elle fut pour lui la première source féconde de richesse. Si l'on considère combien la consommation du poisson de mer était considérable, avant la réformation, dans les pays catholiques, on concevra qu'à une époque où la navigation anséate était déjà sur le déclin, les Pays-Bas aient pu construire chaque année près de 2,000 bâtiments. Ce nombre comprenait, il est vrai, les barques pour la pêche du hareng, appelées buyzes, qui sont restées en usage jusqu'à ce jour. Enkhuisen, Hoorn, Amsterdam, Schiedam, Brielle, Delft et Vlardingen étaient les principaux ports où s'armait la flotte du hareng. Cette flotte se composait, vers le milieu du seizième siècle, de plus de 700 embarcations, qui, chaque année, en trois voyages, prenaient environ 40,000 lasts de poisson, représentant une valeur de 8 millions de florins. Une escadre armée l'accompagnait pour la protéger contre les pirateries des Écossais.

Des soins intelligents eussent fait prospérer l'agriculture dans les provinces du nord ; cependant l'humidité du climat était plus favorable à l'élève du bétail qu'à la culture des céréales, et de très-bonne heure d'excellents résultats avaient été obtenus sous ce rapport. Le bétail de la Hollande et de la Frise n'avait pas son pareil sur le continent et donnait un riche produit en beurre et en fromage. L'élève du mouton réussit également, et la laine des Pays-Bas venait immédiatement après celles d'Angleterre et d'Espagne. Ces divers ar-

ticles s'exportaient avec avantage et allaient jusqu'en Espagne et en Portugal, où ils s'échangeaient contre des marchandises de l'Orient. On commença aussi, dès cette époque, à cultiver en grand des légumes comme articles de commerce. Quant au labourage, il rencontrait des obstacles dans des terrains bas, trop imprégnés d'eau et exposés à de continuelles inondations. La production de la province de Gueldre, la mieux située, ne suffisait pas ; il fallait, par conséquent, importer du blé ; la consommation de la viande n'en devint que plus générale.

Il ne peut être question, pour cette partie des Pays-Bas, d'une rivalité manufacturière avec le midi ; cependant, ses industries ne doivent pas être dédaignées. Tous les métiers qui se rattachent à la construction des navires et à la pêche avaient grandi les premiers. Une industrie aussi ancienne que celle du drap dans la Frise, ne pouvait pas périr ; bien qu'elle n'alimentât plus guère que la consommation du pays, elle s'était maintenue dans plusieurs localités, notamment à Dordrecht. Elle acquit un nouveau développement par l'immigration des ouvriers de la Flandre et du Brabant, qui s'établirent à Leyde, à Rotterdam et à Amsterdam, et y fabriquèrent en grand et pour l'exportation. Harlem était renommée pour ses toiles fines. Le pays fournissait les laines ordinaires ; les plus belles se tiraient d'Angleterre, par Middelbourg ; le lin venait de Flandre. On doit aussi mentionner des brasseries, des tuileries et des fours à chaux exploités sur une grande échelle.

Avec de pareils éléments, le commerce ne pouvait manquer de paraître. Sans créer un centre puissant, tel que ceux de Bruges et d'Anvers, il trouvait du moins un vaste champ dans les transports intermédiaires, et il était largement alimenté par l'exportation des produits du bétail et de la pêche nationale, ainsi que par l'importation des denrées et des bois nécessaires au pays. La politique du gouvernement s'attacha, d'ailleurs, à combler de faveurs le marché hollandais, afin d'y attirer les affaires. Avant que le commerce n'animât les bords du golfe de Zwin ou de l'Escaut, Tiel et Wyk-te-Durs-

tede, on l'a déjà dit, florissaient sur les rives du Waal et du Leck, et quand ces villes eurent été ruinées par les incursions des Normands, Dordrecht les remplaça avec honneur. Cette place, voisine de la mer, sur un fleuve navigable pour les plus gros navires, la Meuse, était parfaitement placée pour le trafic avec le nord-est ainsi qu'avec le bassin fertile et populeux du Rhin, qu'on remontait jusqu'à la frontière suisse. Les comtes de Hollande lui conférèrent le droit d'entrepôt; elle posséda aussi pendant quelque temps l'entrepôt de la laine anglaise, et, de 1384 à 1392, le comptoir des Anséates, qui avaient quitté Bruges à la suite de vifs démêlés. Ce dernier fait est la meilleure preuve de son importance, car la ligue anséatique ne pouvait transporter sa factorerie que dans une localité ayant déjà des relations assez étendues. Après Dordrecht, il faut mentionner Zieriksée, Rotterdam, Delft, Leyde, Harlem, Amsterdam, enfin, qui apparaît sur la scène au quatorzième siècle. Les commencements de cette future métropole commerciale du monde furent des plus obscurs : la pêche constituait son industrie principale; ce fut précisément cette industrie qui la conduisit dans le Nord, ou dans le domaine de la ligue anséatique, sur les ruines de laquelle devaient s'élever sa puissance et sa grandeur.

Ici les deux histoires s'enchevêtrent l'une dans l'autre, et nous devons, pour être clair, relater, par anticipation, quelques grands faits, dont le lecteur trouvera l'exposé détaillé dans le chapitre de la ligue anséatique. Lorsque cette ligue s'était formée, les villes des Pays-Bas septentrionaux y avaient accédé pour la plupart. Une même origine et des intérêts commerciaux présumés communs justifiaient parfaitement cette association. Mais des conflits ne tardèrent pas à s'élever. Les villes anséatiques de l'est, appelées villes vénèdes, confiantes dans leur supériorité acquise, s'inquiétaient d'abord de la part que leurs sœurs de l'ouest prenaient au commerce du Nord, particulièrement aux pêcheries de la Norwége et de la Scanie, où ces dernières possédaient, de longue date, de petits établissements favorisés par le gouvernement du

pays. Mais les Néerlandais, devenus plus forts, cherchèrent à exploiter plus en grand et avec plus d'indépendance ce commerce du nord-est. L'exemple des villes vénèdes, qui alimentaient leur commerce de l'ouest au moyen de leur commerce de l'est, était fait pour les séduire; l'idée leur vint de parcourir la même route, en sens inverse il est vrai, et de visiter eux-mêmes un marché où ils trouvaient les matériaux indispensables pour leurs constructions navales, avec beaucoup d'autres produits de l'ouest, en échange des articles variés de leur propre pays.

Deux prétentions si opposées s'excluaient mutuellement et ne pouvaient subsister l'une à côté de l'autre. La Hanse se voyait atteinte dans sa base même, dans le monopole qui lui soumettait le nord-est au moyen du commerce maritime des villes vénèdes. Ajoutez la pire de toutes les jalousies, la jalousie commerciale. La rupture devint inévitable ; les principales villes néerlandaises, Amsterdam à leur tête, se séparèrent de la ligue, et, dès lors, on ne garda plus de ménagements. Plusieurs tentatives de raccommodement échouèrent. Tandis que l'étoile de la Hanse pâlissait peu à peu, celle des Pays-Bas était chaque jour plus brillante : nouveau et profond sujet d'amertume. En outre, les rois de Danemarck, de Suède et de Norwége, saisirent l'occasion d'alléger pour eux le joug odieux de la Hanse, en attirant ses rivaux par toutes les faveurs qui dépendaient d'eux, et en leur témoignant, autant que possible, de la préférence.

Les Néerlandais ne parvinrent pas tout d'un coup, il est vrai, à supplanter les Anséates dans le nord-est. Ils y mirent beaucoup de temps, car la ligue était encore puissante, et plusieurs fois elle fit sentir toute la force de son bras à ces hardis parvenus. Mais ils ne se laissèrent pas intimider, et ils profitèrent, en particulier, du long démêlé de la Hanse avec Eric VII, roi de Danemarck, de 1426 à 1435, pour s'affermir et pour gagner du terrain. L'avénement de la maison de Bourgogne leur fut très-avantageux. Il créa une unité nationale, une puissance collective, qui fut pour eux du plus grand

secours dans une lutte contre une confédération de villes à laquelle cet élément de force manquait entièrement. En même temps, le lien qui jusque-là les avait en partie rattachés à l'Allemagne, se relâcha sous le nouveau gouvernement, et ils s'habituèrent de plus en plus à regarder leur pays comme un État distinct. Le petit nombre de villes restées fidèles à la Hanse, étaient trop faibles pour rien changer à cette situation. Dès la fin de la présente période, avec l'aide du Danemarck, l'ennemi le plus acharné de la Hanse, la victoire des Pays-Bas est à peu près consommée ; par le traité de Spire, en 1544, ils deviennent les maîtres du commerce du Nord, d'une manière presque aussi exclusive que leurs anciens rivaux. Amsterdam marche d'un pas rapide à ses grandes destinées.

Dans le vaste empire que posséda Charles-Quint, héritier de tant de couronnes, les Pays-Bas formaient l'élément le plus précieux. Par eux la civilisation pouvait avancer, les lumières du siècle se répandre, les régions nouvellement découvertes se coloniser, et le bien-être du genre humain s'accroître. Il ne s'agissait que de comprendre les ressources extraordinaires que renfermait cette contrée et de savoir s'en servir. L'un et l'autre génie manqua à Charles-Quint, et plus encore au sombre Philippe II, son fils. Ils placèrent l'Espagne à la tête de la nouvelle ère, et l'on sait ce qui arriva. Pendant qu'une moitié des Pays-Bas tombait ensanglantée sous les coups du fanatisme, l'autre, dans une lutte des plus glorieuses que retrace l'histoire, s'affranchit et devint, avec une incroyable rapidité, la première puissance maritime et commerciale de l'Europe. Son histoire sera la partie la plus brillante de la période qui va suivre.

V. — Les Allemands.

I

On attribue communément aux Romains le mérite d'avoir, par leurs établissements sur le Rhin et sur le Danube, porté les premiers germes de la civilisation en Germanie. Nous ne contestons pas les résultats décisifs de ceux de ces établissements qui, touchant à la Gaule et à l'Italie, subirent sans interruption l'influence de ces contrées. Mais nous ne saurions partager sans réserve l'opinion commune suivant laquelle l'Allemagne, avant les Romains, n'aurait été tout entière qu'une épaisse forêt vierge, remplie d'animaux et d'hommes également sauvages. Le fil historique qui nous guide ici est faible, il est vrai, et brisé par intervalles ; néanmoins le commerce de l'ambre jaune, si florissant et si étendu, fournit la preuve matérielle que les côtes maritimes de l'Allemagne étaient habitées, connues et visitées bien des siècles avant les Romains. Nous n'examinerons pas si l'on y parvenait par mer seulement, ou aussi par la voie de terre ; si le commerce s'opérait directement ou par des intermédiaires ; le fait seul, que les indigènes de ces districts maritimes pêchaient l'ambre jaune et l'échangeaient ou le vendaient, distingue leur genre de vie de celui des anciens Germains, adonnés à la chasse et à la guerre, et appuie l'hypothèse que, longtemps avant la conquête, le marchand industrieux et paisible avait connu la vieille Germanie et travaillé à la polir. En thèse générale, au surplus, une population établie sur les bords de la mer devra de bonne heure offrir des éléments de civilisation, qui manqueront aux habitants de l'intérieur. La mer ouvre l'esprit de l'homme, et, le détachant du sol, étend au loin ses regards ; elle l'attire irrésistiblement vers le commerce, fût-il d'abord de la rapine et de la violence. Tout indique que le nord scan-

dinave n'était point aussi barbare qu'on le dépeint fréquemment. Quelle différence, par exemple, entre les Normands et les Huns ! La Germanie, étant fort étendue, pouvait être restée barbare dans son intérieur, tandis que la longue lisière de son littoral possédait un commencement de civilisation, tout à fait indépendant de l'invasion romaine et de son influence.

Une autre observation nous confirme dans cette opinion. Les Saxons, que soumit Charlemagne, étaient certainement dépourvus de toute culture et complétement étrangers au commerce et aux arts. Mais, au nord et au nord-est de ce peuple, entre l'Oder et la Vistule, dans la Prusse, la Poméranie et le Mecklembourg d'aujourd'hui, nous rencontrons chez les Slaves, appelés Vénèdes, des institutions civiles et politiques qui étonnent pour l'époque, des demeures fixes et des villes, et même une navigation animée dans les eaux de la Baltique. Ces Slaves pratiquaient l'agriculture, l'industrie et le commerce avec une égale habileté ; ils possédaient de grandes forges et excellaient en particulier dans les ouvrages de fonte. Les vieilles chroniques vantent la richesse de leurs récoltes et les représentent comme vivant dans l'abondance et dans le luxe. Du sixième au neuvième siècle, tout le commerce extérieur du nord de l'Europe, y compris l'Angleterre, paraît s'être effectué par leur entremise. Leurs places de commerce étaient Schleswig, Rugen, Stargard, et surtout Vineta. On ne s'accorde pas sur la situation de cette dernière ville ; il faudrait probablement la chercher dans l'île d'Usedom, non loin de Rugen. Vineta était le grand entrepôt de la Baltique ; son port pouvait contenir 300 gros navires, et des marchandises de toute espèce venaient s'y échanger. Les produits du Levant et de l'Inde y étaient apportés par des caravanes de la mer Caspienne et de la mer Noire, parcourant des routes suivies peut-être depuis des milliers d'années, et quelquefois organisées par les Arabes, alors maîtres de l'Asie. Cette conjecture est très-plausible, et elle est corroborée par la découverte d'un grand nombre de monnaies arabes

dans les pays de la Baltique (1). Les produits du Nord trouvaient pareillement à Vineta leur marché le plus avantageux, et il serait possible que la Poméranie, si fertile, fît, dès cette époque, des envois de grains à la Scandinavie. On assure que les Vénèdes avaient de très-grandes pêcheries, et qu'ils se livraient même à la pêche de la baleine. Quoi qu'il en soit de cette dernière assertion, l'état avancé de leur marine et l'habileté maritime de la population de ces pays en général sont suffisamment attestés.

Renseignés d'une manière très-insuffisante sur la civilisation des bords de la Baltique, nous sommes encore moins éclairés sur son origine et sur l'époque à laquelle elle remonte. Au cinquième et au sixième siècle, lorsque l'histoire pénètre jusqu'à cette contrée, nous la trouvons en pleine prospérité. Il est constant, toutefois, qu'elle ne dut rien aux Romains; entre leurs établissements sur le Rhin et le Danube et les ports vénèdes s'étend une solitude couverte de forêts vierges, et leur seule tentative pour pénétrer dans l'intérieur de la Germanie aboutit au désastre de Varus. Mais, à défaut des Romains, qui avait pu appeler ce peuple à la civilisation? A cette question, il y a deux réponses : d'une part, il faut bien reconnaître à l'homme la faculté de se développer de lui-même; de l'autre, on peut rappeler les relations commerciales que les Grecs et les Phéniciens, les Carthaginois et les Marseillais entretenaient avec cette extrême Thulé de l'ancien monde.

L'histoire de la ligue mémorable à laquelle le présent chapitre est principalement consacré, serait insuffisante sans la

(1) Est-il nécessaire de faire remarquer que cette hypothèse d'expéditions de marchandises de l'Orient vers le Nord ne saurait être accueillie qu'avec de grandes réserves, comme on l'a vu au chapitre des Arabes? Nous ne désirons pas grossir le nombre des auteurs qui, comme Fischer, par exemple, dans son *Histoire du commerce allemand*, ont cru pouvoir quelquefois, par des affirmations, établir l'exactitude d'un fait incertain. En tout cas, ce mouvement commercial fut toujours très-borné, et il cessa entièrement du jour où les communications avec l'Orient par la Méditerranée devinrent plus actives. L'irruption des hordes mongoles en Russie, au commencement du treizième siècle, n'était pas non plus favorable à la continuation des voyages de caravane à travers une région vaste et déserte.

connaissance préalable du théâtre sur lequel cette ligue se déploya. On s'étonnerait à bon droit de rencontrer dans ces régions du nord et du nord-est, qui parvinrent des dernières au grand jour de l'histoire, une puissance commerciale et maritime que l'Allemagne n'a pas depuis retrouvée. Cette subite apparition serait inexplicable; mais tout paraît naturel et nécessaire, si l'on remonte aux traditions les plus anciennes, pour arriver, à l'aide d'une critique judicieuse, mais libre de petits scrupules, à l'époque de la domination vénède (1). Alors l'enchaînement des faits se révèle, et l'on voit le commerce parvenir peu à peu, après de longs siècles de développement, à des résultats magnifiques et grandioses.

La soumission et la civilisation des Saxons permirent à l'intérieur de l'Allemagne d'étendre ses relations vers les contrées de la Baltique; depuis cette époque, les bassins inférieurs de l'Elbe et du Wéser s'ouvrirent peu à peu au commerce; quelques villes situées dans cette région, Brême, Lubeck, Hambourg, Stade, Rugen, Schleswig, Bardewick, etc., se virent amenées par la force des choses à s'occuper de commerce international, d'exportation et d'importation. Bardewick surtout, non loin de l'emplacement où s'élève aujourd'hui Lunebourg, fut le principal entrepôt du commerce des Allemands avec la Scandinavie et les Vénèdes. Elle entretenait des relations avec les pays du Danube et du Rhin ; pour les affermir et pour les étendre, Charlemagne fit construire une route commerciale, allant par Celle et Magdebourg à Erfurt, trois des plus anciennes villes de commerce de l'Allemagne intérieure, et de là, par la Thuringe, Bamberg et Nuremberg, à Ratisbonne et à Passau, places qui communiquaient avec Constantinople par ce commerce du Danube, si prospère en son temps, que nous avons mentionné avec détail au chapitre des Byzantins. De cette époque date le droit d'entrepôt, qui conférait à certaines villes pourvues de maga-

(1) Cette domination, qui s'établit au sixième siècle de notre ère, comprenait toute la partie nord-est de l'Allemagne, sur la Baltique, depuis l'Elbe jusqu'à la Vistule.

sins le privilége de recevoir exclusivement, soit toutes les marchandises d'un certain district, soit certains articles en particulier, sans distinction de provenance. Dans un temps où il s'agissait de centraliser dans des lieux fixes le commerce naissant, l'entrepôt a été utile. De nos jours, au contraire, là où il subsiste encore, il ne peut faire que du mal. Le commerce d'aujourd'hui est mûr, plein de vigueur et suffisamment éclairé sur ses intérêts.

Indépendamment de l'influence générale qu'elles exercèrent sur le commerce, les croisades eurent pour l'Allemagne ce résultat particulier, d'étendre sa domination sur les contrées de la Baltique, en tournant le zèle religieux contre les Vénèdes, les Esthoniens et les Lettons. Une croisade ayant été dirigée contre ces peuples, la plupart périrent par le glaive ou furent réduits en esclavage; le reste se mêla aux immigrants allemands. Il se forma de nouveaux États. On doit mentionner surtout l'ordre Teutonique et les chevaliers Porte-glaive, qui témoignèrent beaucoup de sollicitude pour le commerce. Ces contrées n'avaient rien perdu de l'esprit actif et entreprenant, de l'aptitude maritime, qui les avaient distinguées jusque-là. Les rivages de la mer n'offrirent jamais à la monarchie absolue, à la féodalité, un terrain aussi favorable que l'intérieur du pays. Le régime municipal, déjà développé sous les Vénèdes, fut fidèlement continué et étendu par les Allemands. Ils fondèrent Riga, Réval, Kulm, Thorn, Dantzick, Kœnigsberg, Marienbourg, etc. ; Lubeck, de date plus ancienne, devint, après la destruction de Bardewick, la ville la plus puissante de tout le nord-est de l'Europe.

La Baltique était alors une des meilleures écoles pour les matelots ; jusqu'au treizième siècle le hareng se pêcha presque exclusivement dans ses eaux. Le banc de harengs longeait d'abord la côte de Poméranie, puis se dirigeait vers la Scanie, à laquelle ce poisson procura de grandes richesses, puis, enfin, par le Sund, dans la mer du Nord, vers les parages où on le pêche actuellement, entre la Norwége et l'Écosse. Si les Hollandais ont perfectionné l'art de saler les harengs, il

fallait bien qu'on connût avant eux un mode de salaison quelconque, sans quoi ce poisson n'aurait pu figurer parmi les articles de commerce. Les Danois et les Suédois naviguèrent sur la Baltique concurremment avec les Allemands; mais leur rôle était subordonné; car les Allemands trouvaient un concours actif dans les nombreuses colonies qu'ils avaient partout fondées, employaient généralement des navires armés en guerre, et jouissaient dans les Etats étrangers de divers priviléges qui leur assuraient un traitement plus favorable que celui des nationaux. Après la chute de Vineta, Wisby, dans l'île de Gothland, nous apparaît comme un port très-fréquenté pour le commerce entre le nord-est et le sud-ouest; des marchands allemands s'y étaient établis les premiers et y avaient créé le principal entrepôt des produits russes : de la poix, du miel, du suif, des peaux, des fourrures, des esclaves, du cuir et du fer. La Suède fournissait ce dernier article en quantité tout aussi considérable, et, de plus, des bois. On a prétendu que Wisby, comme Vineta, trafiquait avec l'Orient, on lui a attribué des relations directes avec Constantinople à travers la Russie, par Kief, Novogorod et la Duna. Nous avons mentionné au chapitre des Byzantins cette route de Russie, et nous ne nions pas qu'elle n'ait pu jadis se prolonger jusqu'à la Baltique et atteindre même Vineta; mais on n'en peut rien conclure pour Wisby; car, à l'époque de sa prospérité, le transport des marchandises du Levant par le Danube, et par les villes d'Italie vers les Pays-Bas, était si bien organisé, que les caravanes russes ne pouvaient même plus concourir à l'approvisionnement de l'Allemagne septentrionale, et étaient réduites à leur propre pays. Le port de Wisby n'était pas moins très-animé, et l'importance de sa navigation est attestée par l'autorité dont son code maritime a joui durant des siècles dans tout le Nord.

Les trois siècles qui suivirent le règne de Charlemagne ne recueillirent pas, à beaucoup près, ce qu'il avait semé; néanmoins la population, et avec elle la culture du sol, s'accrurent en Allemagne. On défricha, en Saxe, beaucoup de

forêts, et l'agriculture gagna constamment du terrain ; les arts et métiers, en même temps, s'émancipèrent peu à peu, et, se séparant de l'agriculture, s'établirent dans les villes fondées en grand nombre, que les empereurs de la maison de Saxe, surtout, dotèrent de franchises et de priviléges précieux, et qui devinrent insensiblement des communes ou des municipes indépendants, jouissant du droit de s'administrer eux-mêmes et d'une juridiction propre en matière civile et pénale. Par là se multiplièrent les objets du commerce national, dont l'importance augmenta à partir du treizième siècle, époque des grandes confédérations de villes. Des tissus de laine et des toiles de fabrication allemande allaient, par le Danube, en Orient ; par les Alpes, en Italie ; mais surtout, vers le nord-est, la Scandinavie et l'Angleterre. On envoyait périodiquement des grains, au moins dans le premier de ces deux pays, et les vins du Rhin commençaient déjà à s'exporter. Il s'expédiait de plus, en Orient, des armes et des appareils de guerre, industrie dans laquelle le district de Liége se distingua de bonne heure. Gardons-nous, toutefois, de nous faire une trop haute idée de la situation de l'industrie allemande dans la présente période. Dans les commencements, l'artisan n'était guère plus considéré que le serf, et il mettait plus de temps que le marchand à acquérir une position indépendante. Les artisans qui, les premiers, travaillèrent pour un salaire en qualité d'hommes libres, furent les orfévres, probablement parce qu'ils joignaient à leur travail des opérations d'argent et de prêt. La véritable émancipation de l'industrie allemande est due à l'empereur Henri V, qui conféra le droit de franche bourgeoisie à tous les habitants des villes, artisans, agriculteurs ou autres. De cette époque datent aussi les corporations et les statuts des corps de métiers. Les tisserands en lin et en laine se distinguèrent bientôt à un tel point que Baudouin III, comte de Flandre, attira un certain nombre d'entre eux par de brillantes promesses, et jeta ainsi les fondements de la fabrication du drap dans les Pays-Bas. Les villes de la haute Allemagne profitèrent, à un haut

degré, du voisinage de l'Italie ; beaucoup d'ouvriers habiles de cette contrée vinrent s'y établir, et elles occupèrent un des premiers rangs dans toutes les industries, notamment, qui se rattachaient aux beaux-arts. Quant à la grande fabrication qui travaille pour les masses, déjà elle avait son siége préféré, dans le centre et dans le nord-ouest ; la vocation particulièrement agricole de l'Allemagne méridionale se révélait, même à une époque où le travail manufacturier était purement manuel, et n'était, pour ainsi dire, assisté par aucun procédé mécanique. Le commerce de toile des villes souabes, incontestablement prospère en son temps, ne prouve pas le contraire ; car d'abord cette industrie a de tout temps, en Allemagne, été exercée au sein de la famille, et, en second lieu, les produits de la Westphalie, de la Saxe et de la Silésie ont eu une tout autre importance commerciale que les envois de toiles de la haute Allemagne, que Ratisbonne et Augsbourg faisaient dans le Levant et en Italie.

Ce qui contribua fortement à l'accroissement de la richesse nationale, ce furent les beaux résultats que, dès le dixième siècle, l'exploitation des mines, tant de métaux précieux que de métaux communs, donna dans le Harz, le Fichtelgebirge et l'Erzgebirge, ainsi qu'en Bohême. Les mines d'argent et d'or étaient, dans ces temps reculés, incomparablement plus productives qu'aujourd'hui. Vers la même époque, il commence à être question aussi des salines de la Bavière et de celles de Halle. La quantité des métaux précieux s'accroissant, celle des espèces monnayées s'accrut de même ; cependant l'usage de peser l'or, au lieu de le compter, subsista longtemps encore dans les paiements de fortes sommes. Le manque d'une monnaie générale et de cours certains se faisait vivement sentir ; chaque place de commerce avait sa monnaie d'or particulière ; le droit de battre monnaie était accordé par l'Empereur et par les princes de l'Empire contre le paiement d'une redevance, et il n'était pas rare de le voir concédé à titre héréditaire à des bourgeois notables qui étaient, du reste, obligés de fournir caution pour le bon aloi des espèces par eux mon-

nayées ; le commerce de l'argent était, d'ailleurs, presque exclusivement entre les mains des Juifs et des Lombards (1), qui s'étaient également immiscés dans toutes les autres opérations; les premiers étaient favorisés à cet égard par la législation canonique, qui interdit longtemps aux chrétiens tout prêt d'argent à intérêt. On trouva naturellement plus d'un moyen d'éluder une loi si déraisonnable, en particulier les ventes simulées, les prêts sur gages, etc. ; mais les Juifs conservèrent toujours, en fait, un privilége pour le prêt à intérêt, et l'abus qu'ils en firent provoqua en grande partie la haine profonde et les cruelles persécutions dont ils devinrent l'objet. Certains auteurs veulent trouver en Allemagne le premier emploi des lettres de change ; malgré l'insuffisance des preuves à cet égard, un fait est certain, c'est qu'une disposition essentielle de la législation sur les lettres de change, la contrainte par corps, a été depuis les temps les plus anciens, en Allemagne, appliquée au débiteur négligent. Le commerce trouva, dans les empereurs des maisons de Saxe et de Franconie, des protecteurs plus zélés que dans les princes de l'Empire ; ils le protégeaient, il est vrai, moins par le sentiment de son importance et dans le but de l'encourager que sous l'inspiration d'une politique qui cherchait dans l'affermissement de la bourgeoisie des villes un appui de l'autorité monarchique contre la puissance croissante et les empiétements des grands vassaux de la couronne. Il a déjà été question du droit de monnayage et de celui d'entrepôt; d'autres brevets impériaux accordèrent aux marchands une juridiction propre et diverses faveurs tendant à rendre leurs opérations plus sûres et plus profitables, telles que des immunités de douane, une police des marchés, des sauf-conduits, des

(1) Les Caorsins ou Gowertches, primitivement ainsi nommés de la ville de Cahors, en Guienne, dans la France méridionale, avaient aussi pour principale occupation le change de l'argent et le prêt à intérêt. Quelques villes du Piémont, comme Asti, Chieri, Cavore, s'adonnaient aussi aux affaires de banque, et l'on trouvait de leurs habitants établis partout comme banquiers.

escortes armées, le port d'armes et la sauvegarde sainte de la trêve de Dieu. Sur un territoire morcelé, avec des frontières intérieures multipliées, le régime douanier de l'Allemagne, dans ces siècles reculés, offre une triste image de confusion et d'arbitraire. A côté des douanes impériales établies par la constitution, on rencontrait un nombre infini d'autres péages que tous les vassaux, petits et grands, maintinrent tant qu'ils le purent. Il ne faut point chercher, à cette époque, un système de politique financière ; nous ne voyons partout que monopoles et priviléges ; on accordait aux marchands d'une ville ce qu'on refusait à ceux d'une autre ; le puissant se tirait assurément d'affaire ; les autres étaient lourdement rançonnés. Toutefois l'empereur et les princes avaient rarement ou plutôt n'avaient jamais trop d'argent ; ils étaient disposés, en retour de prêts, de subsides et de présents, à accorder des avantages commerciaux aux plus offrants. Les villes libres impériales conclurent souvent entre elles des traités de commerce, pour se garantir l'exemption des droits de douane.

On connaît notamment beaucoup de traités semblables de Nuremberg. En général, les droits se percevaient, non sur les importations, mais sur les exportations. D'après la loi, l'Empereur et l'Empire pouvaient seuls conférer un droit de perception douanière ; l'Empereur lui-même ne pouvait exercer un pareil droit qu'avec le consentement des états. Mais il avait pouvoir de conférer des franchises et des priviléges de marché, dans lesquels se trouvaient ordinairement compris les droits de monnayage et de péage, de ban et de mouture. Le lieu du marché et les marchands qui le visitaient étaient placés sous la protection immédiate de l'Empereur; ce lieu était dit *en paix* (*befriedet*), tout acte de violence, toute rixe y étant sévèrement punis. A cet effet, il y avait dans chaque ville de foire un commissaire impérial (*vogt*), qui connaissait des affaires relatives au marché, et, en même temps, percevait les revenus douaniers et monétaires ; ce magistrat était investi du droit de haute justice criminelle.

Une croix, avec le gant impérial, était dressée sur la place du marché comme symbole du maintien de la paix. Pendant toute la durée du marché ainsi que de l'aller et du retour, les marchands jouissaient d'une liberté et d'une sécurité complètes. On ne tarda pas, dans les villes marchés, à affecter une grande place aux ventes publiques, et à construire dans le voisinage un bâtiment spécial, dit maison de vente (*kaufhaus*), pour recevoir les marchandises. Les marchands s'empressaient d'y porter leurs marchandises, qui ne pouvaient être nulle part plus en sûreté, et ce qui d'abord avait été volontaire finit par devenir obligatoire. Les villes perçurent un droit avant l'entrée dans l'entrepôt, que la marchandise y entrât ou non, et elles en retirèrent des revenus considérables. Elles acquirent en même temps le droit de police de leurs marchés et la juridiction en matière de commerce. Quelques restes de ce régime des marchés de la vieille Allemagne se retrouvent encore aujourd'hui dans les priviléges des foires.

II

Tel est, dans ses traits généraux, l'histoire du commerce allemand, depuis Charlemagne jusqu'à la fin du treizième siècle. Malheureusement, le résultat des recherches auxquelles cette période a donné lieu est fort insuffisant, et nous manquons, notamment, de données authentiques sur le commerce des Slaves de la Baltique, sur son origine et sur ses relations probables avec l'antiquité. Le commerce des Slaves, toutefois, quelque importance qu'on lui suppose, n'était au fond qu'un échange; le trafic en grand de l'argent et des marchandises, les véritables affaires d'importation et d'exportation ne datent, en Allemagne, que des croisades. Qu'on nous permette, pour les détails sur ce sujet, de renvoyer à l'*Aperçu général* de la présente période. N'oublions pas, d'ailleurs, le faible avancement de la civilisation en Europe avant les croisades, et le peu de besoins qu'on y éprouvait.

Gardons-nous aussi de prendre trop au sérieux les descriptions de la richesse et du luxe de certaines villes et de certaines cours, et songeons combien les appréciations de ce genre sont relatives. Jusqu'au onzième siècle, des districts entiers de l'intérieur de l'Allemagne pouvaient être approvisionnés par la balle d'un colporteur.

Au lieu des progrès rapides que nous offre l'histoire commerciale de ces derniers temps, nous ne trouvons ici qu'une lente et laborieuse germination. Il s'agissait avant tout de fonder la communauté municipale et de lui donner de l'union, de la fixité et de l'indépendance. La fondation des villes allemandes est celle du commerce allemand, et leur histoire est la sienne. A cet égard, l'Italie a incontestablement exercé sur l'Allemagne une bienfaisante influence. Ce fut dans les villes que la liberté et la civilisation, l'ordre légal, le droit public et le droit privé ressuscitèrent ; ce fut dans leur sein que les barbares apprécièrent les arts de la paix, et qu'en com mençant à jouir ils comprirent la nécessité de produire et de conserver. Or la renaissance glorieuse des institutions municipales est due à l'Italie. La tradition avait conservé chez elle, au milieu de ses ruines, le type antique avec de grands noms, et, quand les croisades ouvrirent au pays une nouvelle ère de puissance et de prospérité, l'ancien esprit de liberté et de dévouement reparut dans la forme ancienne. Les communes lombardes et vénitiennes, Gênes, Pise, Florence, surgirent et s'illustrèrent.

Bien que d'origine romaine, les institutions municipales et le gouvernement indépendant de la bourgeoisie ne devaient atteindre leur complet développement qu'entre les mains de la race germanique ; et il est digne de remarque qu'aucun autre peuple, pas même les Slaves et les Arabes, dont le commerce florissait dans des villes grandes et riches, ne montra jamais d'aptitude à cet égard. Deux des États les plus intéressants de l'Europe, les Provinces-Unies et la Confédération helvétique, eurent pour point de départ des institutions communales ; et quelles sont les pages les plus brillantes de l'his-

toire d'Allemagne, sinon celles que remplissent les villes impériales et ces confédérations qui, sous les noms de Rhénane, de Souabe, et surtout d'Anséatique, vont maintenant fixer notre attention ?

Pour couronner la malheureuse constitution qui avait fait de l'Allemagne un empire électif et sacrifié ainsi l'unité et la force de l'ensemble aux intérêts d'ambition des grands vassaux, il ne manquait que la funeste politique qu'adoptèrent les empereurs en se portant héritiers des Césars. En poursuivant la chimère d'une domination au delà des Alpes, ils perdirent en deçà les avantages les plus réels, et, dans leur imprudence, ils continuèrent ce jeu jusqu'à ce qu'ils ne furent plus maîtres ni de l'Italie, ni de l'Allemagne. Pendant qu'avec des efforts extraordinaires ils combattaient en Italie la résistance héroïque des villes lombardes, ils furent obligés de suivre une politique toute différente en Allemagne, où la haute noblesse et le clergé voulaient leur arracher pièce à pièce toute leur autorité, et de chercher dans la bourgeoisie grandissante un appui et une alliance contre un ennemi commun. Mais bien qu'ils comprissent les avantages de cette politique et qu'ils la pratiquassent dans des cas particuliers, ils étaient déjà trop affaiblis, et peut-être trop peu sincères pour prendre et pour exécuter de grandes résolutions. Les Hohenstaufen eux-mêmes ne réussirent pas à fonder l'unité de l'Allemagne, mission qu'ils étaient les plus capables de remplir ; la domination de l'Italie resta leur illusion fatale, et, pour se procurer l'argent et les armées nécessaires, ils laissèrent, dans leur pays, toute latitude à des vassaux dont les empiétements sur l'autorité impériale demeurèrent impunis et passèrent en habitude ; enfin il se peut aussi que même un Frédéric Barberousse s'effrayât en secret de cette démocratie des villes, qui lui avait porté de si rudes coups devant Milan et Crema.

C'est sous ces réserves qu'il faut admettre la protection et la bienveillance des empereurs à l'égard des villes. Quelques princes de l'Empire aussi favorisèrent les villes de leurs do-

maines, dans le but d'accroître leurs revenus. Mais ce furent les communes elles-mêmes qui eurent le plus à faire, surtout quand, vers la fin de la dynastie des Hohenstaufen, l'autorité impériale s'éclipsa de plus en plus, et que l'Allemagne fut en proie à l'arbitraire et à la violence durant cette époque du droit du plus fort (1), comme l'a désignée l'histoire.

L'esprit d'association surmonta glorieusement toutes les difficultés et tous les obstacles. Au milieu de l'anarchie générale et de l'absence de protection, la nécessité devint la loi suprême, et ces communes naissantes, qui séparément étaient faibles, se virent naturellement, sans négociations diplomatiques, sans traité solennel, amenées par la communauté des besoins et des intérêts, par l'analogie des vœux et des aspirations, à une confraternité et à une mutuelle assistance. N'oublions pas quels étaient les temps dont il est ici question. La politique n'était pas un art comme aujourd'hui; et si les peuples n'entendaient pas pour cela plus mal leurs intérêts, du moins les formes qu'ils employaient étaient-elles beaucoup plus simples. La ligue anséatique en est un exemple frappant; les nombreuses et estimables recherches dont son histoire a été l'objet, n'ont point fourni de données satisfaisantes sur l'époque de sa formation, ni sur ses premiers actes constitutifs.

A défaut des caravanes qui restèrent étrangères à l'Europe, le défaut de sûreté sur les routes et l'absence de tout ordre légal, durant tout le moyen âge, y exigèrent du moins l'exercice du négoce en commun. On se réunissait, notamment pour se rendre aux foires et aux marchés. Nous avons déjà mentionné les sauf-conduit-impériaux, les escortes armées et le droit de port d'armes accordé aux marchands mêmes, ou, suivant la formule, le droit d'attacher leur épée au pommeau de leur selle. A une époque où quelque brigand féodal se tenait en embuscade dans chaque gorge de montagne, il fallait bien repousser la force par la force. Sur mer, comme

(1) En allemand *Faustrecht*, qui littéralement signifie droit du poing. C. V.

sur terre, le commerce se faisait de compagnie pour cause de sûreté. Dans la Baltique, les navires marchands ne naviguaient jamais seuls, mais toujours plusieurs ensemble, soit armés eux-mêmes, soit escortés par des bâtiments de guerre. Ordinairement les négociants d'une même place s'associaient entre eux pour faire leurs expéditions en commun. Cependant, dès le douzième siècle, de semblables arrangements ont lieu entre des villes voisines, par exemple, en 1158, entre Lubeck et Brême, pour l'exploitation du commerce de Livonie. Ces associations étaient souvent désignées par le vieux mot allemand de Hanse (*Hansa*), qui devint plus tard la dénomination exclusive de la plus grande.

Ainsi, on le voit, tout était préparé, et tout suivait son cours naturel. Les princes de l'Empire conspiraient contre l'Empereur ; les petits vassaux s'unissaient pour résister aux plus puissants ; le clergé aussi formait une ligue ; chacun, dans ce chaos général, cherchait, autant qu'il pouvait, à empiéter sur les autres ; pourquoi les villes n'auraient-elles pas songé aussi à maintenir et à améliorer la situation qu'elles avaient si légitimement acquise ? Ne voyaient-elles pas que l'ambition des princes et la rapacité de la petite noblesse menaçaient de porter atteinte à la fécondité de leur travail ? La nécessité et l'exemple réunirent d'abord des cités voisines ; puis l'association, s'étendant de proche en proche, embrassa des pays entiers, et ce que le hasard et le moment avaient fait naître devint bientôt réfléchi et durable. Un but plus élevé que la résistance à la force et la protection des propriétés se révéla peu à peu, et il en résulta un système de domination commerciale ; le cercle des opérations s'agrandit, et une multitude de forces productives furent appelées à la vie.

Les avantages du régime municipal furent moins sensibles pour l'agriculture que pour le commerce et pour l'industrie. L'agriculture se ressentit, il est vrai, des progrès du commerce par l'accroissement de la consommation des denrées alimentaires ; mais ce ne fut pas le cultivateur, ce fut le seigneur qui en profita. Celui-ci, préoccupé d'ambition et de

combats, dédaignait les occupations paisibles, les résultats si lents du travail, et se souciait peu de faire marcher l'exploitation du sol du même pas que le commerce et les métiers. Le paysan serf n'y avait pas d'intérêt quand il en aurait eu les moyens. Ainsi, l'agriculture n'est longtemps qu'une industrie stationnaire, qui pourvoit routinièrement aux premières nécessités de la vie. Les paysans restent asservis durant tout le moyen âge ; l'émancipation, en Allemagne, n'est donnée qu'à la bourgeoisie, et c'est le commerce seul qui procure la liberté politique et l'égalité civile.

Ce que l'histoire nous offre aujourd'hui comme d'un seul jet, ne fut dans le temps que le produit d'une lente cristallisation. Le développement des franchises municipales et des fédérations dut être plus lent en Allemagne qu'en Italie, parce que les traditions du passé manquaient à ce pays, que tout y était à créer, que les villes n'y étaient ni aussi peuplées, ni aussi riches, et qu'elles étaient trop éloignées les unes des autres pour travailler en commun à tenir en échec la noblesse terrienne et à la soumettre. Dans les commencements, les quelques alliances que, sans demander l'agrément du seigneur, des villes avaient conclues sous l'empire de la nécessité, passèrent à peu près inaperçues ; plus tard, quand elles se fortifièrent et s'étendirent, on livra maints combats pour faire rentrer dans son néant ce tiers-état, qui osait prétendre à l'égalité avec le clergé et la noblesse ; mais il était trop tard. Les villes de la haute Allemagne, du Rhin et du Danube, où les relations avec l'Italie étaient si actives et la population plus pressée, ces villes plus nombreuses et plus anciennement fondées, parvinrent les premières à s'affranchir du joug de leurs seigneurs et à acquérir ces franchises municipales, qu'elles avaient appris, de l'autre côté des Alpes, à connaître et à goûter. Elles devinrent, la plupart, villes impériales ; à peu près indépendantes de fait, elles n'étaient, en droit, sujettes que de l'Empereur. On sait ce que c'était que le pouvoir impérial dans le Saint-Empire romain : des titres pompeux, un cérémonial, quelques droits honorifiques et de

minces revenus. Dans la basse Allemagne, où les princes de l'Empire possédaient des territoires plus étendus et se montraient jaloux de leur pouvoir, l'autorité impériale était comme anéantie depuis les Hohenstaufen, et les villes qui n'avaient pas antérieurement acquis la position de villes impériales, n'avaient à peu près rien à attendre de ce côté. Ainsi réduites à elles-mêmes, elles cherchèrent et trouvèrent, dans la ligue anséatique, le moyen d'arriver à la liberté.

Par ce seul motif, l'histoire de la Hanse, abstraction faite de la supériorité de cette ligue sous le rapport de la puissance, de l'extension et de la durée, serait de beaucoup la plus intéressante. Ce n'est pas que les confédérations des villes du Rhin et de la haute Allemagne ne soient très-dignes d'attention ; mais, comme nous avons déjà traité de leur commerce extérieur aux chapitres des Byzantins, des Italiens et des Néerlandais, il ne nous reste ici qu'à donner quelques renseignements complémentaires sur leur histoire et leur constitution. Pour la fondation des ligues rhénane et souabe, pas plus que pour celle de la ligue anséatique, il n'est possible d'indiquer une année certaine ni un document authentique. Aucun plan, aucun système n'y avait présidé, on l'a dit plus haut ; tout s'y était spontanément développé sous l'empire des circonstances. Il est certain néanmoins que la ligue rhénane précéda la ligue souabe ; car la première se produit avec une certaine organisation dès le milieu du treizième siècle, tandis que la seconde ne donne pas signe de vie avant le quatorzième.

Aucun bassin fluvial de l'Europe n'offre une histoire aussi riche et aussi variée que celui du Rhin. Son incomparable situation au milieu des contrées et des peuples qui, jusqu'à ce jour, ont été prépondérants dans la partie du monde que nous habitons, lui a assuré la possession ininterrompue d'un vaste commerce d'expédition et de commission ; et l'heureuse fécondité de son sol, la variété de ses produits, non moins que le labeur patient et ingénieux de sa forte population, y entretient un bien-être général. Des marchés y sont ouverts de tous les

côtés et y ont été de tout temps d'un accès facile. Déjà les établissements des Romains sur les bords du Rhin étaient plus que des positions stratégiques et des camps militaires ; on y avait introduit la civilisation de l'Italie, la culture du blé et de la vigne dans les campagnes, et l'exercice des arts dans les villes. Les routes militaires servaient aussi de routes commerciales, et il est hors de doute que, dès les temps les plus reculés, on navigua sur le Rhin, qui présentait de si rares avantages naturels. Au moins la période franque nous offre-t-elle un commerce très-animé par eau entre les villes rhénanes. On ne sera pas étonné que Charlemagne, qui fit tant de choses extraordinaires pour son époque, dans l'intérêt de la prospérité matérielle, ait déployé une sollicitude toute particulière pour la région qui était le centre de son empire et son séjour de prédilection. Bien que ce ne soit pas le lieu de retracer dans le détail l'histoire des villes rhénanes, nous devons cependant consacrer quelques lignes à Cologne, qui non-seulement était maîtresse du commerce de l'Allemagne du sud-ouest et du nord-ouest, mais trafiquait aussi par la Westphalie, vers le nord-est, avec les villes de la Baltique. Ses foires étaient au nombre des plus anciennes, et attiraient les marchands des Pays-Bas, de France et même d'Angleterre. Les marchands de Cologne allaient, du reste, eux-mêmes en Angleterre, et furent les premiers Allemands qui y obtinrent des immunités commerciales. Ils possédaient, à Londres, une maison et un comptoir, dont les Anséates, il y a lieu de le croire, prirent possession après l'accession de Cologne à leur ligue. La considération dont jouissait cette ville est attestée par l'adoption générale de ses poids et de ses mesures. Le commerce et la navigation du Rhin prirent leur plus grand essor quand le commerce du monde se fixa dans les Pays-Bas, et que les négociants de tous les pays se donnèrent rendez-vous à Bruges. Les envois de l'Italie arrivèrent d'abord en grande partie par le Rhin, dont ils animaient le bassin supérieur. Trois villes, Spire, Mayence et Cologne, recueillaient de grands profits, en prétendant, suivant la coutume d'alors, à un droit d'entre-

pôt. Tout bateau qui transportait sur le Rhin des marchandises sujettes à l'entrepôt, était tenu de s'arrêter devant chacune de ces trois places, de décharger ses marchandises et de les déposer à la douane. Ce n'était qu'après l'acquittement des droits que le chargement pouvait être, ou remis à bord, ou expédié par terre dans l'intérieur du pays. Les marchandises destinées aux foires étaient dispensées de l'entrepôt ; quelques villes, aussi, réussissaient par moments à s'en affranchir ; mais, en général, cette obligation était rigoureusement observée, et elle pouvait l'être à une époque où le commerce ne connaissait pas encore la concurrence et s'estimait heureux de se mouvoir au moins sur une route, sûrement et sans péril.

Quelque chose causait beaucoup plus de préjudice au commerce que l'entrepôt forcé, c'étaient les exactions arbitraires qui lui étaient imposées sous le nom de péages ou de redevances. Il ne s'agit point ici des droits de douane établis par les lois de l'Empire, ou par les lois locales sous la sanction de l'Empereur, et dont le but était déterminé et connu, mais des tributs qu'en vertu du droit du plus fort des nobles pillards extorquaient, l'épée à la main, des marchands qui passaient. On les avait justement nommés *guetteurs de grands chemins* (1), car leurs repaires étaient situés, pour la plupart, près des grandes routes fréquentées et des fleuves navigables. La vallée du Rhin surtout, comme le témoignent aujourd'hui ses pittoresques ruines, était infestée de ce fléau. Les défenses impériales étaient méconnues et demeuraient sans effet. Il ne restait d'autre parti à prendre que de repousser la force par la force. Mais séparément les marchands étaient trop faibles ; en présence d'une même nécessité et d'un même péril, ils durent comprendre que leurs intérêts étaient communs, et songer à s'unir entre eux. Un certain comte Didier (Dietrich) ayant, en 1246, fait construire le château de Rheinfels et exigeant un péage exorbitant de tous les bateaux qui passaient, quel-

(1) En allemand *wegelagerer*.

ques villes essayèrent de prendre et de démolir cette forteresse. Malgré l'insuccès de leur tentative, ce premier exemple d'association ne fut pas perdu. A l'instigation de Mayence, Worms, Spire, Strasbourg et Bâle formèrent avec elle une alliance, dans laquelle elles s'engagèrent à réunir leurs forces et à se prêter un appui mutuel. Nos informations sur les premiers temps de la ligue rhénane sont malheureusement très-pauvres et très-défectueuses. Il paraît que les princes de l'Empire et la haute noblesse lui furent hostiles, tandis que les empereurs la favorisèrent. Les villes finirent par accomplir leur projet, et, en 1255, la ligue apparaît comme une puissance reconnue et constituée, comprenant non-seulement près de 90 villes, mais aussi des seigneurs temporels et spirituels : entre autres, les trois électeurs de Trèves, de Mayence et de Cologne. Parmi les villes, on remarque d'abord celles du Rhin, puis des places de l'intérieur, comme Zurich, Francfort, Gelnhausen, Aschaffenbourg, Nuremberg, Aix-la-Chapelle, Brême, Munster et 60 autres villes de la Westphalie. Mayence était placée à la tête des villes de la basse Allemagne, et Worms, de celles de la haute. Quatre assemblées se tenaient, chaque année, à Cologne, à Mayence, à Worms et à Spire.

La ligue avait deux objets : elle voulait d'abord maintenir, au besoin à main armée, la paix publique, puis s'affranchir de tous les péages arbitrairement imposés sur le Rhin. Toute vue de politique commerciale lui fut étrangère ; protection et sécurité, telle était sa pensée unique, et elle ne songeait nullement à rivaliser avec la Hanse, ou, comme l'ont prétendu quelques auteurs, à monopoliser le commerce du Levant. L'essor que prit le commerce ne fut que la conséquence naturelle de l'affranchissement et de la sûreté de la navigation ; il se rattachait de plus à la prospérité des villes souabes et à l'extension du rayon commercial des Pays-Bas, qui communiquaient avec ces villes par le Rhin. Du reste, la ligue rhénane ne manqua pas d'énergie pour l'accomplissement de ses desseins. Solennellement confirmée par

l'empereur Guillaume (1), elle imposa une contribution générale à tous ses membres, et leva avec le produit des forces militaires considérables. Les villes du bas Rhin seules équipèrent et armèrent 500 bateaux ; celles du haut Rhin, de l'embouchure de la Moselle à Bâle, eurent à en équiper 100. Avec ces forces, on attaqua les châteaux, foyers de brigandage ; on en détruisit plusieurs, et on abolit les péages. Mais la jalousie qu'excita l'accroissement de la puissance des villes, et la crainte que la protection de la ligue ne diminuât, ne supprimât même les revenus que les princes tiraient de leurs sauf-conduits, refroidit, chez plusieurs des seigneurs qui avaient accédé à la ligue, le zèle pour la paix publique ; et déjà, en 1268, après la mort de l'empereur Guillaume, une grande partie des châteaux abattus ayant été relevés, le désordre recommença. Les villes persistèrent à le combattre ; elles y réussirent de temps en temps, et s'affranchirent de l'oppression et de la violence. Mais les difficultés s'accrurent, lorsque les empereurs qui vinrent ensuite se virent fréquemment obligés, dans des capitulations d'élection, de concéder à des électeurs chaque jour plus puissants, des droits de douane, qui acquirent ainsi quelque validité légale. Aux exactions de la petite noblesse succédèrent celles des grands seigneurs, qui percevaient ces droits comme un revenu légitime. Inutilement étaient-ils révoqués par l'Empereur, aucun moyen de contrainte n'étant employé pour exécuter cette révocation. Ce fut sur le Rhin, dont les rives limitent tant de territoires différents, qu'on ressentit le plus vivement ces abus.

Les priviléges de quelques villes ne pouvaient compenser le préjudice causé à la masse des intérêts ; de part et d'autre, l'arbitraire et la force décidaient des questions. Ainsi la ville de Strasbourg, en 1350, barra le Rhin au moyen de chaînes et d'estacades, y interdit le passage aux bateaux, en amont comme en aval, durant deux années, et obligea par là les

(1) Il s'agit ici de Guillaume de Hollande, qui périt dans une guerre contre les Frisons en 1256. C. V.

comtes palatins à renoncer à leurs péages. Cologne, qui guerroyait constamment avec ses princes électeurs, sut aussi se procurer pour quelque temps une exemption complète de droits sur le Rhin.

La ligue rhénane dura jusqu'au milieu du quatorzième siècle, car nous possédons ses chartes de renouvellement des années 1327 et 1332, où l'on indique comme le but invariable de l'association le maintien de la paix publique et la suppression des péages fluviaux *induement perçus;* quant aux droits de douane impériaux, ils ne furent jamais attaqués. Cependant le nombre de ses membres avait de plus en plus diminué, et se réduisit à peu près aux villes du haut Rhin, beaucoup de celles du bas Rhin ayant passé à la Hanse ; les premières, reconnaissant leur faiblesse, suivirent l'exemple des secondes et se fondirent, en 1381, avec la ligue des villes souabes, qui s'était élevée dans l'intervalle à un haut degré de puissance et de considération.

Les avis sont très-partagés aussi sur l'origine de la ligue souabe, et l'on n'a pu en fixer la date. Le régime municipal s'était organisé dans la haute Allemagne plus tôt que dans la basse ; non-seulement il y subsistait encore divers établissements du temps des Romains, mais la densité incomparablement plus grande de la population y favorisait la création des villes. D'un autre côté, dans la haute Allemagne, le sol était depuis longtemps très-morcelé, et les seigneurs étaient loin de posséder des domaines aussi étendus que ceux de la basse. Le nombre des petits tyrans féodaux n'était nulle part plus considérable que dans une contrée montagneuse qui leur permettait d'exercer avec sécurité leurs brigandages, et de se défendre dans leurs châteaux inaccessibles, même contre des forces supérieures. Quoi de plus naturel, au moins de la part des villes voisines, que de s'allier le plus tôt possible contre ces ennemis éternels de leur prospérité et de leur indépendance ? La noblesse voyait l'accroissement des villes avec d'autant plus de regret, que beaucoup de ses sujets abandonnaient ses domaines pour aller acquérir un droit de bourgeoi-

sie qui les affranchissait du servage et de leurs autres obligations envers leurs anciens maîtres. Les habitants de la banlieue des villes prétendaient aussi à ces immunités. Grâce à la faiblesse et parfois aussi aux hésitations du gouvernement impérial, toutes ces questions donnèrent lieu à des luttes longues et sanglantes, qui se terminèrent aussi par une victoire plus ou moins complète de la bourgeoisie et des institutions municipales.

Les alliances des villes souabes n'intéressent l'histoire du commerce que du moment où l'Italie régénérée exerce son influence au delà des Alpes et où ces villes prirent part au commerce rétabli entre l'Occident et l'Orient par les croisades, c'est-à-dire depuis le milieu du quatorzième siècle, jusqu'à la fin du moyen âge. Le développement des relations par terre de Venise et de Gênes avec les villes de la haute Allemagne entraîna le déclin des opérations de Ratisbonne avec Constantinople par le Danube. Ces opérations se rattachant étroitement au mouvement commercial du Bas-Empire, nous les avons mentionnées au chapitre des Byzantins, bien qu'elles appartiennent également à celui des Allemands ; nous pouvons en conséquence passer à l'histoire des villes de la haute Allemagne.

A la tête de ces villes se placent Augsbourg, Nuremberg et Ulm. Nuremberg se développa la première; car, avant l'établissement des relations avec l'Italie, elle était en mesure d'exploiter la voie du Danube, et son heureuse situation, au cœur même de l'Allemagne, en faisait l'entrepôt central d'un commerce intermédiaire qui s'étendait jusqu'en Pologne et en Hongrie. Nuremberg était un marché considérable pour le poisson de la Hollande, et débitait, dès lors, sur une grande échelle ses produits industriels et artistiques ; témoin le dicton : les babioles de Nuremberg vont en tous pays. Elle nous offre les premières écoles industrielles, enseignant les sciences appliquées aux arts ; diverses inventions, divers perfectionnements lui sont dus, et, selon toute apparence, c'est chez elle que l'industrie a été, pour la première fois, exploitée en

fabrique. Nuremberg eut de bonne heure une police et des statuts excellents pour les métiers. Dotée par les empereurs des plus magnifiques priviléges, elle conclut des traités, même avec des États étrangers tels que la France et la Flandre, pour assurer à son commerce des franchises et des avantages de toute espèce.

Augsbourg possédait le commerce d'expédition et de commission le plus vaste en marchandises importées d'Italie, ou exportées vers cette contrée. De ses murs partait la route principale de Venise, par Kempten, Fussen, Innsbruck, le Brenner et le Tyrol italien. L'entretien de cette route si fréquentée était à la charge d'Augsbourg, qui, pour faire face à ces frais, avait obtenu divers droits de douane des empereurs. Plus tard, vers la fin du quinzième siècle, les principaux négociants d'Augsbourg firent aussi des affaires d'importation directe, soit comme associés de maisons vénitiennes et génoises, soit à l'aide des succursales qu'ils avaient fondées dans les ports d'Italie et des Pays-Bas. Ils armèrent même des navires, et participèrent, en 1505, à une expédition portugaise aux Indes orientales. Qui ne connaît les noms des Fugger, des Baumgartner et des Welser ? Ni les républiques italiennes, ni les villes flamandes, ni la ligue anséatique n'eurent de maison plus considérable que celle des Fugger. Ils trafiquaient dans toutes les branches et avec tous les pays, possédaient des comptoirs à Anvers, à Gênes et à Venise, et expédiaient leurs navires jusque dans la Baltique, où les Anséates leur en capturèrent, une fois, près de vingt. On comprend maintenant le mot de l'empereur Charles-Quint, qui répondit froidement à ceux qui lui montraient, à Paris, les joyaux de la couronne : « Je connais à Augsbourg un tisserand en lin (1) qui pourrait acheter tout cela. » Une si grande accumulation de richesses donna naissance aux opérations de banque et de bourse ; Augsbourg devint une des premières places de change de l'Europe, et divers emprunts publics furent souscrits par ses

(1) Les Fugger avaient été dans l'origine des tisserands en lin, et ils avaient commencé comme tels leur fortune.

capitalistes. Les empereurs comblèrent la ville de faveurs et de priviléges, et conférèrent à quelques-uns de ses négociants et de ses banquiers les titres de comtes et de princes. Les envois d'Augsbourg en Italie, bien que moins considérables que ceux de cette contrée à Augsbourg, ne méritent pas moins d'être mentionnés. Indépendamment de quelques produits bruts, tels que minerais, bois et peaux, ils consistaient en articles de l'industrie allemande, notamment toiles, draps fins, quincaillerie de Nuremberg, armes et autres ouvrages en métaux. L'industrie linière était alors florissante dans la haute Allemagne; Memmingen, Kempten et Kaufbeuren y excellaient surtout; elle occupait aussi beaucoup de bras à Augsbourg. Les draps fins, les armes et les ouvrages en métaux venaient en grande partie des Pays-Bas, du Rhin, de la Westphalie et de la Saxe; les environs d'Augsbourg en fournissaient aussi de petites quantités, bien que, il importe de le répéter ici, la fabrication de la toile exceptée, les industries travaillant pour la consommation des masses n'eussent pas dans la haute Allemagne la même extension que dans les régions du nord et du centre, auxquelles appartiennent Nuremberg et l'industrieuse Franconie.

La confédération des villes rhénanes s'étant fondue dans la ligue souabe, cette dernière dénomination a été souvent trop étendue, ce qui a donné lieu à des conclusions inexactes. On ne doit pas moins rendre toute justice à l'habileté des villes souabes dans l'industrie et dans les arts, et, sous ce rapport, Ulm ne saurait être passée sous silence. Florissante avant tout par son commerce d'expédition et de commission avec Augsbourg, le haut Rhin et la Suisse, elle exerçait avec succès dans son enceinte différentes industries, telles que celle de la futaine, du damas, des ouvrages en bois sculpté, des préparations alimentaires, etc., et en exportait au loin les produits.

Beaucoup d'autres villes, d'une importance moindre, il est vrai, faisaient partie de la ligue, et étaient plus ou moins commerçantes et industrieuses. Parmi elles, on peut citer Memmingen, Kempten, Kaufbeuren, Lindau, Constance, Bibe-

rach, Esslingen, Heilbronn, Reutlingen, Gmünd, Hall, Noerdlingen, Dinkelsbühl, Rotenbourg. Quelques villes du Rhin, d'Alsace et même de Suisse, ont aussi temporairement appartenu à la ligue souabe; la principale est Strasbourg, qui était presque l'égale de Nuremberg et d'Augsbourg en puissance, en considération et en richesse. Quant à un système commercial proprement dit, à une organisation et à un gouvernement commun pour réaliser ce système, la ligue ne connaissait rien de semblable. Son but unique était le maintien de la paix du pays et une assistance mutuelle dans les querelles, soit avec les princes qui cherchaient à ramener sous leur obéissance les communes émancipées, soit avec la noblesse qui pillait les convois de marchandises. Tout le quatorzième siècle est rempli de pareilles luttes, entre les ducs de Wurtemberg et de Bavière surtout. D'abord appuyées par les empereurs, les villes se virent plus tard abandonnées; Venceslas prit même ouvertement parti contre elles et prononça, en 1389, la dissolution de la ligue; mais leur but était atteint; les princes avaient renoncé à leurs prétentions, et la noblesse pillarde avait été mise à la raison. A dater du quinzième siècle, nous trouvons bien çà et là quelques confédérations qui satisfont à un besoin du moment; mais habituellement chaque ville apparaît isolée dans toute la force et dans toute la séve de la liberté, d'une liberté dont elle est redevable à ses propres efforts; nulle part d'organisation solidaire des intérêts, ni de principe commun d'unité.

La haute Allemagne, présentant alors une population nombreuse et une assez grande aisance générale, retenait, pour sa consommation, une partie notable des produits importés; il ne s'écoulait pas moins des quantités considérables, par la voie du transit, vers l'intérieur de l'Allemagne, les Pays-Bas et les marchés anséates. Comme étapes de ce transit, nous rencontrons plusieurs villes, qui, favorisées par une heureuse situation ou par des priviléges, en retirèrent de grands avantages, et ne tardèrent pas à devenir d'importants entrepôts du commerce intérieur. Il a déjà été question de Nuremberg; mais on ne doit

pas oublier Erfurt, qui soumit longtemps les échanges entre la haute et la basse Allemagne à un droit de passage, dont le commerce rhénan était seul exempt. Cette ville était le point de jonction des routes du nord, de l'est et de l'ouest. Elle faisait un commerce considérable de pastel, produit que ses environs fournissent en excellente qualité, et d'autres herbes tinctoriales, circonstance qui n'aida pas peu aux progrès de la fabrication du drap dans la Thuringe et en Saxe. Si Erfurt avait pu s'affranchir de la domination ecclésiastique, elle aurait pris sans doute un tout autre développement, et se serait plus longtemps maintenue. Brunswick et Magdebourg appartiennent au territoire commercial de la basse Allemagne ; mais il convient en outre de nommer ici les villes de Zeitz, de Naumbourg, de Halle et de Leipsick. Cette dernière ayant obtenu, vers le milieu du quinzième siècle, le droit de tenir des foires, ainsi que le droit d'étape impériale, attira bientôt à elle tout le commerce intérieur du centre de l'Allemagne, au préjudice de ses concurrentes, beaucoup plus anciennes. Ce que Leipsick devint pour le nord-est, Francfort l'était déjà pour le sud-ouest. Ses foires datent du commencement du treizième siècle ; maîtresse du commerce du Mein, elle avait promptement éclipsé Wurtzbourg et Mayence.

Le commerce des villes de la haute Allemagne atteignit son apogée vers la fin du quinzième siècle, à une époque où la Hanse commençait à décliner. Étroitement lié à la prospérité des républiques italiennes, à leur suprématie commerciale, particulièrement au monopole qu'elles exerçaient dans le Levant, il dut subir l'influence des causes qui amenèrent leur décadence. Quelque temps encore il essaya de se maintenir à Anvers, où l'on trouve des maisons d'Augsbourg jusqu'au milieu du seizième siècle ; mais le changement complet des routes commerciales et la préférence donnée aux voyages vers l'ouest mirent en scène d'autres peuples, à l'exclusion de ceux qui étaient trop éloignés de la mer. Cette transition du commerce de terre au commerce maritime forme le point de départ de l'histoire moderne. Les villes

de la haute Allemagne ne pouvaient, du reste, échapper à leur destinée, car la chute de l'empire grec et l'irruption des Turcs en Europe leur fermèrent cette magnifique voie du Danube, que la nature leur avait offerte, et les isolèrent ainsi du grand mouvement maritime. De plus, comme nous venons de le voir, elles n'eurent plus de politique commerciale arrêtée, ni d'autre organisation que celle d'une simple ligue défensive. Quelques services qu'elles aient rendus, à leur manière, à quelque degré qu'elles aient concouru aux progrès de la civilisation en général, au développement du commerce et des arts, à l'accroissement de la richesse nationale, ni la ligue rhénane, ni la ligue souabe n'ont, comme puissance politique et marchande, égalé la ligue anséatique. La seule circonstance, entre beaucoup d'autres, que cette dernière s'adonnait à la navigation et au commerce maritime, devait déterminer des phénomènes et des résultats tout différents.

III

La Hanse, dont les flottes firent trembler tout le nord de l'Europe, qui régna sans partage sur deux mers, qui ôta et donna des couronnes, et soumit des contrées entières à son monopole commercial, a, comme les autres ligues, une origine obscure et modeste. On a beaucoup disserté sur ce point, et l'opinion généralement adoptée fait dériver la ligue d'une alliance que Lubeck et Hambourg conclurent, en 1241, pour se défendre contre la piraterie et le brigandage. Cependant l'historien classique de la Hanse, Sartorius, réfute cette opinion par des arguments pleins de force. Nous avons déjà mentionné plus haut ces associations destinées à protéger le commerce contre de nombreux périls, et formées dès le dixième siècle, peut-être même plus tôt. A mesure que s'accrut le nombre des villes, ces associations se multiplièrent, et le même besoin fut senti et satisfait dans la basse Allemagne, tout aussi bien que dans la haute. Le traité de 1241 n'est pas le seul de l'espèce ; avant, comme après, des alliances analogues se sont conclues dans

la basse Allemagne ; et rien ne prouve que les autres villes anséatiques aient immédiatement accédé à ce traité et l'aient reconnu comme la base de leur grande association. La Hanse elle-même, dans des diètes postérieures où fut agitée la question de son origine, ne put jamais fixer une date précise; elle se servit toujours de ces expressions : « De mémoire d'homme, depuis un temps immémorial ; » ce que l'on s'explique aisément, si l'on songe qu'il n'était pas d'usage, à cette époque, de rédiger les procès-verbaux des négociations.

Laissons là une controverse oiseuse, qui est étrangère à notre objet. Il est constant, du moins, que la Hanse se forma peu à peu, au milieu du treizième siècle, des alliances particulières entre les villes de la basse Allemagne, y compris celle de Hambourg avec Lubeck. Elle ne surgit pas tout d'un coup, et fut loin d'accuser, dans ses commencements, les tendances et les vues que la faveur des circonstances développa plus tard. Les confédérations de villes n'étaient pas d'ailleurs aussi faciles à former et à maintenir dans la basse Allemagne que sur le Rhin, en Souabe, en Italie et dans les Pays-Bas. Dans ces contrées, la population était plus pressée ; les communes, plus rapprochées les unes des autres, pouvaient se porter plus promptement secours, et possédaient, à une époque reculée, des ressources plus considérables. La basse Allemagne était faiblement peuplée ; ses villes étaient fort éloignées les unes des autres, et ne disposaient que de forces médiocres. Mais l'aide leur vint d'un autre côté, et elles purent surmonter en peu de temps tous ces obstacles. Situées pour la plupart sur des fleuves navigables ou sur le bord de la mer, elles trouvèrent dans cette situation même le moyen de conclure des alliances étendues, efficaces, et d'atteindre au loin un but commun. L'eau fut le champ sur lequel elles se déployèrent ; la pêche et le commerce maritime ouvrirent à leur activité des horizons plus larges que ceux qui pouvaient s'offrir aux villes de l'intérieur, et leur procurèrent de grands profits. L'élément qui rapproche les distances mit en contact des villes fort

éloignées; on put se prêter par eau, dans un danger commun, une assistance qui eût été difficile, souvent même impossible par terre. Rien, d'ailleurs, n'excite plus l'esprit d'entreprise que la navigation maritime. Il faut ajouter qu'il se trouvait déjà sur les rivages, notamment dans le nord-est, des éléments de civilisation et de commerce que les Slaves y avaient déposés, et qui avaient puissamment aidé à la construction du nouvel édifice sous l'influence germanique et chrétienne. Dans l'*Aperçu général*, ainsi que dans les préliminaires du présent chapitre, il a été fait plusieurs fois mention de l'ordre Teutonique et de celui des chevaliers Porte-Glaive, si utiles au développement du commerce et des villes en Allemagne; il convient néanmoins de faire ressortir de nouveau toute l'importance de leur rôle; car la colonisation des côtes de la Baltique par les Allemands et la fondation de communes libres sur ce littoral, sont dans l'histoire de la Hanse des faits tout à fait essentiels.

Lubeck, d'origine vénède, mais rebâtie plus tard par des princes allemands, et dotée par eux, ainsi que par les empereurs, des franchises et des priviléges les plus étendus, était sans contredit la première des villes de la basse Allemagne, et trafiquait dès le douzième siècle avec les pays du Nord. Il était naturel que des villes de moindre importance se rattachassent à elle et lui reconnussent même une sorte de suprématie, afin de participer aux priviléges que le commerce de Lubeck avait su de bonne heure acquérir en Danemarck, en Suède et en Russie. Des traces nombreuses de ces pactes fraternels, entre les villes de la Baltique surtout, se retrouvent dans tout le cours du treizième siècle, mais sans que le nom de Hanse (1) allemande y figure. *Marchands allemands*, *villes maritimes allemandes*, *villes vénèdes ou slavonnes*, *navigateurs allant vers Gothland*, *navigateurs chrétiens*, etc., telles sont les expressions générales employées dans les documents. Les succès du début encouragèrent à poursuivre la même voie. A mesure que

(1) Le mot de Hanse est souvent employé seul, mais il ne signifie rien de plus qu'une association de marchands.

l'ouest de l'Allemagne envoya plus d'émigrants dans les anciens pays slaves, que l'élément germanique s'y consolida en pénétrant jusqu'en Livonie et en Esthonie, que les villes qui y avaient été fondées grandirent et s'adonnèrent à la navigation, les points de contact se multiplièrent entre des intérêts analogues. La ligue s'étendit en tous sens; elle vit s'accroître le nombre et l'importance de ses priviléges ; des relations qui n'étaient primitivement qu'accidentelles et temporaires, acquirent de la consistance et de la durée ; et un grand but commun apparut pour régler la conduite de chacun. Voilà ce qui se passa dans la première moitié du quatorzième siècle, et c'est dans les lettres de franchise des rois du Nord, que le nom de *Hanse allemande* est employé pour la première fois. Cette dénomination, qui ne fut usitée que plus tard en Angleterre et dans les Pays-Bas, finit par prévaloir et par être partout adoptée au commencement du quinzième siècle.

Le noyau de la ligue, ses premiers membres furent incontestablement les villes de la Baltique, Lubeck à leur tête. Les villes du Holstein, Hambourg et Brême, ne tardèrent pas à s'y joindre, et le mouvement gagna de proche en proche, dans la direction de l'ouest. On mentionne soixante-dix-sept villes comme ayant pris part au grand démêlé que la Hanse eut, de 1361 à 1370, avec le roi de Danemarck Waldémar III; déjà à cette époque son domaine s'étendait de la rive droite de la Meuse et des îles de la Zélande jusqu'à Réval en Esthonie. De plus, elle ralliait des villes de l'intérieur, telles que Cologne, Dortmund, Munster, Soest, Brunswick, Magdebourg, etc. Cette lutte avec le Danemarck, qui se termina si glorieusement pour la Hanse, répandit son nom et étendit dans un vaste rayon sa sphère d'activité. Elle donna aux villes elles-mêmes le sentiment de leur puissance, avec l'intelligence des moyens de la conserver et de l'accroître.

C'est de cette époque, selon toute apparence, que date la première charte constitutive de la ligue, arrêtée dans une diète tenue à Cologne. Du moins les principes fondamentaux de la ligue paraissent-ils fixés dès lors, et ils n'éprouvent pas

depuis de changement essentiel, bien qu'ils aient été plus nettement accusés dans les pactes postérieurs des années 1418, 1443, 1450, etc. Depuis le commencement jusqu'à la fin, la ligue a eu pour objet le commerce et surtout le commerce extérieur, sa protection et son développement, le maintien des priviléges déjà acquis, et l'acquisition de nouveaux priviléges. A cet effet, les villes s'engageaient à s'assister mutuellement sur terre et sur mer, à défendre collectivement chaque membre qui serait attaqué, et se garantissaient une jouissance égale et commune des franchises et des droits obtenus. Une autre affaire de la ligue était l'arbitrage dans toutes les contestations entre ses membres, de manière à prévenir toute intervention d'un pouvoir étranger, et à sauvegarder l'autorité municipale ainsi que la compétence de la ligue elle-même, en dernière instance.

Quelques nombreux écrits que nous possédions sur l'histoire de la Hanse, les renseignements authentiques sont très-incomplets en ce qui touche son organisation intérieure. L'autorité suprême appartenait aux députés des villes régulièrement assemblés en diète. Bien que l'assemblée n'eût pas légalement de siége fixe, on s'était accoutumé peu à peu à considérer l'ancienne et puissante cité de Lubeck comme la capitale de la Hanse, et à délibérer de préférence dans ses murs sur les intérêts généraux. D'après les statuts, les diètes devaient être convoquées tous les trois ans; mais durant la prospérité de la ligue, il se passait rarement une année sans qu'il se tînt une session extraordinaire. Le droit de convocation, d'abord exercé par les députés collectivement, finit par être attribué à Lubeck, sous l'obligation de prendre l'avis des villes les plus proches. Toute ville faisant effectivement partie de la ligue avait le droit d'envoyer des députés à la diète. Il paraît que de petites villes, pour cause d'économie, transféraient quelquefois leurs pouvoirs aux grandes. On croit aussi qu'il existait des membres *indirects*, qui profitaient plus ou moins des priviléges commerciaux de la Hanse ainsi que des autres avantages attachés à l'association, mais qui ne prenaient

à la législation aucune part. Quant aux députés, c'étaient habituellement des commerçants dans l'origine, mais plus tard, quand l'introduction du droit romain en Allemagne eut surchargé de formalités tous les débats, on ne put plus se passer des docteurs, syndics et autres lettrés. Du reste, les diètes n'étaient fréquentées que par un petit nombre des villes ayant droit de suffrage, de sorte que les communes les plus puissantes et les plus riches exercèrent bientôt une influence prépondérante sur les résolutions à prendre; on n'indique nulle part le nombre de députés dont la présence était nécessaire pour la validité de ces résolutions.

Des peines sévères, telles que de fortes amendes, et même l'élimination de la ligue, étaient portées contre les absents; mais il était très-difficile de les appliquer, par suite de l'éloignement des villes, séparées les unes des autres par les possessions de princes ordinairement hostiles. Outre les députés des villes anséatiques, on vit aussi paraître aux diètes ordinaires, pendant quelque temps du moins, ceux de l'ordre Teutonique, qui vivait sur le pied de la plus étroite amitié avec la Hanse et était intéressé comme elle à ne laisser aucun des royaumes du Nord acquérir une puissance unitaire également dangereuse pour l'un et pour l'autre. Les secrétaires des quatre comptoirs anséatiques de Novogorod, de Bergen, de Bruges et de Londres assistaient aussi aux diètes, mais sans voix délibérative, pour émettre leur avis dans l'intérêt du commerce. Il n'était pas rare de voir de très-grands princes, l'Empereur lui-même, les rois d'Angleterre et de France, de Suède et de Danemarck, envoyer au siége de ces assemblées des ambassadeurs extraordinaires, pour présenter des demandes à la Hanse. Ces ambassadeurs étaient reçus avec de grands honneurs, mais ils n'étaient pas présents aux séances. Tout ce qui se rattachait aux affaires de la Hanse servait de matière aux délibérations.

Nous n'avons pas de notions exactes sur le mode de votation; il paraît néanmoins que la majorité ne décidait pas toutes les questions. Ici éclatait le plus grand vice d'une constitu-

tion insuffisante pour briser les résistances, et pour subordonner les intérêts particuliers à l'intérêt général. Plus, au moyen âge, le caprice des volontés individuelles tendait à prévaloir, plus le gouvernement de la ligue aurait eu besoin de posséder une puissance coercitive et une indépendance absolue. Dès cette époque on savait, sans opposition formelle, par le subterfuge, de nos jours usité, du manque d'instructions, empêcher les résolutions les plus importantes ; on ajournait l'affaire, et de la sorte on laissait souvent échapper les plus belles occasions. Les résolutions prises étaient recueillies sous la forme d'un recès ; et Lubeck était chargée de veiller à leur exécution. L'administration de la ligue était à peu près exclusivement confiée à cette ville ; elle la représentait à l'extérieur, correspondait en son nom avec les puissances étrangères, avec les factoreries, et traitait en général les affaires courantes. Les archives et la caisse commune étaient commises à sa surveillance, et elle expédiait tous les actes publics en y attachant son sceau. Elle était autorisée, dans les cas urgents ou de peu d'importance, à prendre, de concert avec les villes les plus proches, des résolutions qui avaient force de loi. Ce fut ainsi que Lubeck acquit une suprématie chaque jour mieux reconnue, qu'elle exerça dignement, souvent au prix de grands sacrifices, et qui fut en conséquence vainement attaquée par Cologne. La Hanse ayant pris un grand développement et pénétré fort avant dans l'intérieur, on fut amené à la diviser, d'après la situation géographique et la nature de ses éléments, en plusieurs cercles ou *quartiers*, qui réglaient, sous la présidence d'une ville chef-lieu de quartier, les intérêts spéciaux de leur circonscription, portaient, au besoin, prompt secours aux associés de leur voisinage, se concertaient sur les motions à présenter à la diète générale, et correspondaient avec Lubeck et les autres cercles. Le nombre des quartiers, de trois d'abord, fut plus tard porté à quatre ; savoir le quartier *Vénède*, ayant Lubeck à sa tête, et comprenant Hambourg, Brême, Lunébourg, Stettin, Wismar, Rostock, Kiel, Stralsund, Greifswalde, Rugenwalde, Golnow, Anklam, Cologne-

sur-la-Sprée (Berlin), Kolberg, Stolpe, Stargard, Wisby, Damnin, etc.; le *Westphalien*, avec Cologne pour chef-lieu, composé des villes ci-après : Amsterdam, Arnheim, Duisbourg, Dortmund, Dordrecht, Deventer, Emmerich, Wesel, Soest, Middelbourg, Munster, Utrecht, Flessingue, Mastricht, Bréda, Bielefeld, Osnabruck, Nimègue, etc.; le *Saxon*, dont le chef-lieu était Brunswick, et les autres villes Magdebourg, Halle, Halberstadt, Hanovre, Hildesheim, Erfurt, Nordhausen, Breslau, Zerbst, Francfort-sur-l'Oder, Salzwedel, etc.; le *Prussien*, présidé par Dantzick, et comprenant Thorn, Kulm, Elbing, Kœnigsberg, Riga, Dorpat, Réval, etc. Au plus haut point de sa prospérité, c'est-à-dire dans la seconde moitié du quinzième siècle, la ligue comptait environ quatre-vingts villes comme membres effectifs, sans compter ses protégés (1). Toutefois, il est très-difficile, au milieu de changements divers dans sa composition, de fixer un nombre précis, surtout pour une période de quelque étendue, d'autant plus qu'on laissait avec intention planer sur ce point de l'incertitude. Une dénomination aussi générale que celle de *Hanse commune allemande*, était la mieux appropriée au but; elle conférait exclusivement à la ligue le droit d'admettre ou d'exclure. Pour assurer l'observation des lois fédérales, on l'a dit plus haut, on avait établi différentes peines ; elles consistaient pour la plupart en amendes, qui formaient en même temps une source de revenu ; il y avait aussi le grand et le petit ban, c'est-à-dire l'exclusion permanente ou temporaire de l'alliance. La ville exclue perdait tout droit aux avantages de l'association tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, à la jouissance de ses comptoirs et de tous ses priviléges ; on comprend dès lors combien cette interdiction devait affecter une ville de commerce située dans le domaine commercial de la Hanse. Le budget de la ligue, indépendamment des amendes, se compo-

(1) A cette dernière catégorie appartenaient des provinces entières, par exemple la Prusse et la Livonie, le pays des Ditmarschen, Juliers et Clèves, le Holstein. En général, toute la basse Allemagne se rattachait à la ligue, 'une manière ou d'une autre, par ses corporations marchandes.

sait d'une redevance fixe et de différents droits perçus sur la valeur, déclarée sous serment, des marchandises exportées et importées, ainsi que sur les navires. Ce système d'impôts, quoique imparfait et insuffisant pour les cas difficiles, mérite, néanmoins, d'être signalé au milieu du pitoyable régime financier du moyen âge. Du reste les dépenses d'une association organisée comme l'était la Hanse, n'étaient ni très-considérables ni très-nombreuses. Les frais de la représentation aux diètes étaient à la charge des villes elles-mêmes ; les factoreries vivaient de leur produit propre, et l'on n'avait de grands déboursés à faire que dans les cas extraordinaires d'une guerre ou d'une mission diplomatique. Souvent, lorsque les revenus vinrent à ne plus suffire, le patriotisme y suppléa par des contributions volontaires ; la Hanse, d'ailleurs, trouvait facilement du crédit et empruntait à 5 et 6 p. 100, lorsque les empereurs et les rois étaient obligés de payer le double et plus encore. On statuait aux diètes sur les demandes d'admission dans la ligue. L'indépendance bien constatée de fait, sinon de droit, vis-à-vis de toute autorité seigneuriale était une condition essentielle de cette admission, les statuts de l'association défendant à ses membres de communiquer les résolutions fédérales à aucun prince. Le droit de ville anséatique se perdait par l'exclusion, ou par la séparation volontaire, dont les exemples furent nombreux à l'époque de la décadence. Quelques communes, cependant, comme celles des Pays-Bas, se détachèrent avant cette époque.

IV

S'il est vrai qu'une histoire générale du commerce soit en même temps, à beaucoup d'égards, l'histoire de la politique des nations, l'esquisse de la constitution anséate était ici d'autant plus nécessaire que le commerce était et fut toujours l'objet de la ligue et de sa charte. On ne peut méconnaître dans cette constitution des vices essentiels, et nous les signalerons plus bas ; toutefois il ne serait pas juste de prendre pour terme de comparaison un idéal, ou même le temps présent ; on doit se

reporter à cette époque où l'Europe offrait le spectacle désolant de l'anarchie féodale, de l'absence de tout droit, et ne connaissait dans la vie sociale que les deux extrêmes de la servitude et d'un arbitraire sans limites. Parmi les communes urbaines et les confédérations de ces communes qui se dégagèrent de ce chaos et servirent d'asile à la liberté et à la civilisation, la ligue anséatique, supérieure à toutes comme puissance commerciale, occupe sans contredit le premier rang. Les villes lombardes ont fait de plus grandes choses dans l'intérêt de leur indépendance nationale et de leurs institutions politiques; mais, malgré une certaine analogie, leur situation était très-différente, et la mémoire de leurs hauts faits se conserve dans des pages de l'histoire étrangères au présent exposé. La Hanse remporta aussi de glorieuses victoires sur terre et sur mer, elle eut des luttes à soutenir contre l'Empereur et les princes de l'Empire; mais ces luttes ne furent pour elle que des moyens d'atteindre un but constant, invariable, celui d'exploiter sûrement un vaste commerce, et d'obtenir à cet effet des priviléges et des franchises. L'intérêt mercantile prédominait chez elle, et comme elle aspirait à la domination maritime et au monopole du commerce extérieur, il fallait qu'elle fût une confédération commerciale, tandis que les villes des ligues rhénane et souabe parvinrent, sans avoir ce caractère, à une certaine puissance et à une certaine prospérité.

La ligue anséatique ne fut jamais reconnue officiellement par l'Empereur et par l'Empire ; il est vrai qu'elle ne soumit jamais à leur sanction son pacte fraternel et qu'elle ne demanda que très-rarement leur autorisation pour ses résolutions diverses, pour ses traités, ses déclarations de guerre et ses autres actes de souveraineté. Elle n'a donc point possédé en Allemagne de franchises collectives; celles que chaque ville obtenait en particulier, profitaient néanmoins à l'ensemble. Ce ne fut que plus tard, à l'époque de son déclin, qu'elle sollicita la protection impuissante de l'Empire. Au temps de sa prospérité, elle se suffit à elle-même. Une circonstance vint particulièrement en aide à ses vues commerciales, c'était que les villes jouissaient de la

plus grande latitude dans les affaires de commerce auxquelles l'Empereur et les princes, les États et les conseils de l'Empire n'entendaient à peu près rien. La perception des droits de douane était toute la politique de ces derniers. Même dans les contrées où les libertés communales eurent plus de peine à se développer qu'en Italie et en Allemagne, les monarques, au détriment de leurs propres sujets, vendaient des priviléges commerciaux à des communes étrangères déjà habiles dans le commerce et la navigation, pour des droits de douane plus élevés, pour un présent, pour des secours en navires et en hommes. L'histoire de la Hanse abonde en exemples de ce genre. Le commerce extérieur fut son but essentiel et constant. Elle se figurait, comme les Anséates d'aujourd'hui, que le commerce extérieur seul pouvait enrichir, et la désolation de l'Allemagne à cette époque justifiait ou du moins excusait cette erreur. Étendre son marché à l'étranger et acquérir le monopole dans tous les pays qu'elle visitait, telle fut dès le premier jour sa première pensée, comme elle est celle des négociants de tous les siècles. La liberté d'action qu'on laissait aux villes dans leurs affaires commerciales les dédommageait de beaucoup d'entraves et d'abus. La Hanse fit cependant tout ce qu'elle put pour écarter ces obstacles et pour faire cesser ces abus ; elle servit par là l'intérêt général non moins que le sien propre. Partout où pénétra son influence, elle fit abolir le droit de bris et de naufrage, ainsi que la confiscation des marchandises au profit du seigneur, dans le cas où elles touchaient le sol par suite du renversement d'une voiture ou de tout autre accident ; elle fit disparaître sur les routes des obstacles à la circulation, et rétablit la sécurité sur la terre et sur l'eau; non-seulement elle adopta une meilleure justice, mais elle la fit adopter à l'étranger, où dorénavant l'exécution d'un engagement ne fut réclamé que du vrai débiteur et de sa caution volontaire, et non plus de tous ses compatriotes. Elle obtint aussi la délivrance, sans retenue ou sous une faible retenue, des biens de ses nationaux décédés en pays étranger, et la restitution au légitime propriétaire des

biens volés ou trouvés. Ce fut elle enfin qui, la première, soutint le principe de la liberté du pavillon neutre entre deux nations belligérantes. Les services qu'elle rendit à cet égard subsistent encore en leur entier ; elle donna aux relations internationales la base du droit qui leur avait manqué jusque-là; la première, elle fit reconnaître le caractère cosmopolite du commerce ; elle introduisit courageusement dans le monde des maximes qui sont aujourd'hui passées à l'état de coutume inviolable, et les défendit avec un zèle persévérant.

Nous avons vu qu'une des branches les plus importantes du commerce, la commission, avait été à peu près étrangère à l'antiquité. Même au moyen âge, elle est encore à son début et elle est loin d'être généralement pratiquée. C'est dans les relations de l'Italie avec les villes de la haute Allemagne et avec les Pays-Bas qu'elle offre le plus de développement; l'ordre et le droit régnèrent en effet de meilleure heure dans ces contrées, et l'on y confiait plus volontiers ses marchandises à des étrangers que dans les autres pays où la même sécurité n'existait pas et ne pouvait exister, lorsqu'on savait par expérience que les consignataires s'y entendaient avec les juges et avec les seigneurs, pour détourner frauduleusement et violemment les marchandises à leur profit. Ce manque de sécurité dut porter les Anséates, dans les royaumes du Nord surtout, avec lesquels se formèrent les premières relations, à chercher un autre mode d'opérer. Rien ne remplissait mieux leur objet que la fondation d'établissements permanents dans les pays où ils faisaient les affaires les plus considérables et les plus avantageuses. Usant tour à tour de la force et de la ruse, l'épée ou la bourse à la main, selon les circonstances, ils surent obtenir pour ces établissements, non pas le traitement des nationaux, mais une situation beaucoup plus favorable. Telle a été l'origine, humble d'abord, de ces comptoirs anséates, plus tard si puissants, détestés, non sans raison, par les indigènes, pour leur droit exclusif d'entrepôt et pour leur monopole, dont les abus contribuèrent fortement à la chute de la ligue.

La domination commerciale, but connu de cette association, comme nous l'avons vu, eut pour théâtre permanent le nord-est de l'Europe. La Hanse s'appliqua avec persévérance à accaparer tout le commerce extérieur des États de cette région ; elle essaya non-seulement de paralyser chez les habitants tout commerce et toute navigation, mais encore de fermer l'accès de la Baltique aux autres peuples, afin de rester l'unique intermédiaire entre l'ouest et le nord-est. Pour ce monopole, elle ne recula pas devant des efforts et des sacrifices extraordinaires, elle équipa des flottes et soutint de longues guerres. Sa première lutte, la plus laborieuse de toutes, eut lieu avec le Danemarck, le plus implacable et le plus opiniâtre de ses ennemis. Mais la Hanse eut aussi des démêlés fréquents avec la Suède et avec la Norwége. Elle en sortit victorieuse et soumit toute la Scandinavie à sa suprématie commerciale ; quelque assistance qu'elle eût trouvée dans les désordres intérieurs et dans la désunion des royaumes du Nord, il lui avait fallu, pour arriver à ce résultat, une dose peu commune d'énergie et d'intelligence, de dévouement et de patriotisme, qualités distinctives du premier âge des communes.

Les Pays-Bas, depuis l'époque de la domination bourguignonne, ayant pris peu à peu les proportions d'un État indépendant, et le lien qui les avait jusque-là rattachés à l'Allemagne s'étant de plus en plus relâché, une rupture éclata en 1472 entre la Hanse et le plus grand nombre des villes hollandaises associées, Amsterdam à leur tête. Ces villes, exaltées soudain par le sentiment national, désirèrent recueillir exclusivement les avantages commerciaux qu'elles partageaient avec la Hanse. Elles cherchèrent notamment à s'ouvrir l'entrée de la Baltique et à trafiquer directement avec cette mer. Cette prétention excita la jalousie des villes vénèdes, et des hostilités déclarées s'ensuivirent. Les Néerlandais furent en définitive obligés de se retirer de la Baltique ; mais, comme nous l'avons dit, ils se séparèrent pour toujours de la Hanse, et jetèrent les fondements de leur propre puissance en préparant la ruine de leurs anciens confédérés. Les Anglais aussi

cherchèrent à s'affranchir de l'entremise oppressive des communes allemandes et à exploiter, par leurs propres navires et pour leur propre compte, un trafic croissant avec les pays scandinaves et la mer Baltique. Mais les priviléges exclusifs que la Hanse possédait en Angleterre, son influence sans bornes et ses fortes positions dans les États du Nord, la supériorité matérielle de ses capitaux et de sa marine paralysèrent la concurrence anglaise jusqu'à l'époque de son déclin. L'esprit de la législation anséate était très-étroit vis-à-vis des étrangers, et diamétralement opposé aux principes libéraux des Pays-Bas. Le droit de réciprocité n'y était point reconnu. La ligue recherchait pour elle-même des monopoles et des franchises ; mais elle ne consentit jamais à les partager avec d'autres, pas même avec les habitants du pays, encore moins à accorder chez elle l'égalité de droit; elle n'eut jamais la pensée d'une concession sur ce dernier point. Sans promulguer un acte de navigation, elle était pénétrée du même esprit qui inspira celui de l'Angleterre. Non-seulement les peuples étrangers, dans leurs relations avec la Hanse, étaient astreints à employer des navires anséates, mais le commerce entre le nord-est et l'ouest de l'Europe était presque exclusivement entre ses mains.

La Hanse trouva, dès l'origine, des alliés dévoués et fidèles dans l'ordre Teutonique et celui des chevaliers Porte-Glaive. Tous les deux prodiguèrent à son commerce les priviléges les plus étendus et le favorisèrent de tout leur pouvoir. Ils agirent ainsi non-seulement par reconnaissance pour les villes allemandes au concours desquelles leurs nouvelles colonies devaient en grande partie leur prospérité, mais aussi par politique, en vue de suppléer promptement, dans les pays conquis, au défaut de communes de leur nation. Lorsqu'au milieu du quinzième siècle, les deux ordres commencèrent à déchoir, et que la Pologne eut étendu sa puissance jusqu'à la Baltique, les villes anséatiques de la Prusse, Dantzick notamment, se trouvèrent assez fortes pour conserver leurs droits et leurs libertés sous les nouveaux maîtres du pays.

La Hanse fut redevable aux deux ordres de son commerce avec la Russie, dont les voies furent frayées par la conquête de l'Esthonie. Déjà antérieurement, on l'a dit plus haut au sujet des Vénèdes et de la ville de Wisby, des communications avaient été établies non-seulement avec l'intérieur de la Russie, mais même avec la mer Noire et le Levant. Mais ce furent les Anséates, qui, les premiers, organisèrent sur des bases solides et sur une grande échelle le commerce de la Russie avec l'Allemagne, pour ne pas dire avec l'Europe. On n'a, du reste, que très-peu d'informations sur les commencements de ce commerce ; et il n'existe aucun document relatif aux priviléges que les Allemands possédèrent certainement en Russie. Car, sans ces priviléges, comment expliquer la situation prospère de leur factorerie de Novogorod (Naugart), que les Anséates eux-mêmes mentionnent comme la plus productive et la plus ancienne de toutes, et de la perte de laquelle, dans la suite, ils ne purent jamais se consoler ? Trois routes servaient aux relations de la Hanse avec la Russie : la première par la Néva, le lac Ladoga, et le Volkhof remonté jusqu'à Novogorod ; la seconde par la Narova jusqu'à la même ville, ou par le lac Peïpus jusqu'à Pleskof, où les Anséates avaient une succursale ; la troisième par la Duna à travers la Livonie.

Ces relations étaient le partage des villes de la Baltique, surtout de Lubeck, de Wisby, de Riga et de Réval. Le commerce des produits du Nord est aujourd'hui le plus précieux des débris que l'ancienne capitale de la Hanse a pu sauver d'un passé glorieux. Les villes de la Baltique accaparèrent naturellement les affaires de la Russie, d'abord par leur proximité, puis par la nature des objets de l'exportation russe, trop lourds, trop encombrants pour la voie de terre, et destinés, par conséquent, à être transportés de préférence par la voie de mer. Nous avons réfuté plus haut l'hypothèse d'arrivages, à cette époque, de marchandises du Levant par le Nord. Alors, comme aujourd'hui, les éléments essentiels de l'exportation russe étaient des matières brutes nécessaires aux fabriques

des contrées populeuses et aux armements des peuples navigateurs : savoir des bois de construction, des lins et étoupes, des cordages, des peaux, des cuirs et des pelleteries, de la cire et du suif. L'importation des Anséates en Russie consistait principalement en draps de Flandre, plus tard aussi en draps d'Angleterre, auxquels se joignaient d'autres lainages très-communs, fabriqués dans la banlieue des villes anséatiques mêmes. Elle comprenait en outre du sel, des harengs, parfois même de l'or et de l'argent ; les riches bourgeois de Novogorod, les boyards et les princes se procuraient aussi, par l'entremise des Anséates, beaucoup d'autres articles, surtout de luxe, dont nous ne possédons pas cependant de relevés statistiques. Le commerce avec la Russie consistait généralement dans un échange de marchandises ; les habitants auraient souvent désiré de longs crédits ; mais comme il était difficile de se faire payer dans un pays barbare, où la justice laissait fort à désirer, la Hanse défendit expressément, à plusieurs reprises, de rien fournir aux Russes sans recevoir immédiatement une contre-valeur.

Le commerce de la Russie fut, avec le commerce de la Norwége, celui dont les Anséates surent le plus complétement écarter les étrangers ; et il paraît qu'ils s'appliquèrent à en dérober autant que possible la connaissance. Affranchis, ainsi, de toute concurrence, ils dominaient le marché en maîtres absolus, et ils fournissaient assez fréquemment aux Russes des sujets de plaintes ; on les accusait notamment de fraude sur l'aunage des draps. La Hanse prit, il est vrai, différentes mesures pour faire disparaître ces abus ; elle établit, par exemple, des inspections, des marques, etc. ; mais elle ne put jamais détruire un mal causé par le défaut de concurrence et par l'impossibilité où étaient les Russes de trafiquer avec d'autres nations. Il s'ensuivit fréquemment des démêlés et des ruptures, qui se terminèrent toujours, néanmoins, à l'avantage de la Hanse, jusqu'à ce que le czar Ivan Vassiliévitch conçut en 1471 le noble projet de délivrer son empire du joug des Tartares. A cet effet, il avait besoin de réunir en

ses mains toutes ses forces; ce qui impliquait l'abaissement et la soumission des deux puissantes et orgueilleuses municipalités de Novogorod et de Pleskof, qui, avec l'assistance de l'élément allemand, s'étaient pour ainsi dire érigées en républiques. Leur incorporation à l'empire russe porta le premier coup au commerce allemand; sa ruine fut complétée par le gouvernement russe, qui, se reprochant tout à coup d'avoir négligé les intérêts nationaux, reconnut le préjudice que leur causait le monopole de la Hanse. Il se présenta bientôt un prétexte honnête d'attâquer ce monopole; en 1494, on arrêta tous les Allemands qui résidaient à Novogorod, et l'on confisqua la factorerie elle-même avec ses marchandises et son mobilier. Le commerce des Anséates avec la Russie ne cessa pas pour cela immédiatement; mais, loin de se relever, il s'affaissa de plus en plus. La ligue était alors sur son déclin; la situation politique des royaumes du Nord avait changé; la Suède en particulier, devenue puissante vers la fin du seizième siècle, commença à trafiquer directement par mer avec la Russie. Les Anglais découvrirent en 1553 la route d'Archangel par la mer Blanche, et obtinrent du czar des immunités de douane et le droit d'entrepôt; mais le coup le plus terrible, ce fut la conquête de la Livonie et de l'Esthonie, qui soumit les colonies allemandes établies dans ces provinces à des dynasties hostiles à l'Allemagne. La jalousie que la Russie éprouvait pour la Suède profita quelque temps aux Anséates. Ils obtinrent, après la prise de Narva en 1581, de nouvelles franchises, et même la permission de rétablir leurs factoreries à Pleskof et à Novogorod. Mais ces priviléges étaient de peu de valeur, les Russes ayant perdu leurs possessions sur la Baltique, et les Suédois étant peu disposés à assister les Anséates. Lubeck seule en retira quelques avantages; pour la ligue en général, c'en était fait du commerce avec la Russie à la fin de la présente période.

Ses affaires avec la Suède, pays peu riche et faiblement peuplé, furent moins importantes qu'avec les deux autres royaumes scandinaves, le Danemarck et la Norwége. Cepen-

dant différentes lettres de franchise octroyées par les rois de Suède, notamment par Magnus et par son fils Hacon en 1361, témoignent que la Hanse y possédait également les priviléges commerciaux les plus étendus et les plus avantageux. Libre de tout droit, en possession de la franchise d'entrée, de sortie et de transit, elle était, dans ses opérations, plus protégée et plus favorisée qu'aucun autre peuple. Sans avoir établi en Suède de factorerie, elle exerçait sa domination par des moyens non moins efficaces. A Stockholm et dans d'autres villes importantes, elle avait obtenu pour les Allemands la moitié des fonctions municipales ; on comprend tout ce qu'elle acquit ainsi d'influence. Outre les produits des mines de fer et de cuivre, il s'exportait de Suède des chevaux, du bétail, du poisson et de l'huile de poisson, du beurre et des graisses, des bois de construction ; il s'y importait, en échange, des draps, de la toile, des vins, des denrées coloniales, des fruits, des céréales, du verre, du papier, des articles de luxe, etc. Ces opérations se faisaient en majeure partie avec des capitaux anséates, et il était d'une bonne politique pour les rois de Suède de favoriser de toutes les manières et de s'attacher une ligue dont la puissance était leur principale garantie contre les empiétements du Danemarck et contre les projets d'union scandinave. D'un autre côté, il était aussi de l'intérêt des villes maritimes allemandes d'assister les Suédois comme les plus faibles, et de contenir ainsi dans de justes limites leur plus redoutable ennemi, le Danemarck. Durant une longue période, on peut le dire, les rois de Suède ne régnèrent que par la grâce de la Hanse ; mais cette dépendance prit fin en 1523, à l'avénement de Gustave Wasa. Gustave et ses successeurs, par leur intelligence et par leur courage, firent d'une petite et faible contrée la première puissance du nord de l'Europe. Pour cela il fallait, entre autres exploits, détruire le monopole commercial de la Hanse ; désunie comme elle l'était, celle-ci se trouva hors d'état de le maintenir.

La Norwége, parfois réunie à cette contrée, mais plus souvent séparée, eut beaucoup plus d'importance pour les An-

séates, d'abord à cause des produits de son sol et de ses eaux, puis aussi à cause de ceux des îles du Nord, de l'Islande, du Groënland, des îles Féroër et des Orcades, etc., dont la ville de Bergen était l'entrepôt habituel. Ils y avaient, dans les commencements, rencontré de rudes concurrents, les Anglais et les Écossais, qui les avaient précédés dans ces parages voisins de la Grande-Bretagne, et de plus les habitants de Bergen, qui entendaient faire eux-mêmes leurs affaires. Si cependant ce fut justement en Norwége qu'ils obtinrent le monopole le plus étendu, s'ils s'assujettirent commercialement ce pays, comme, plus tard, l'Angleterre s'assujettit le Portugal, c'est qu'ils se servirent à son égard de toute leur puissance et de toute leur adresse. Deux des guerres les plus graves et les plus heureuses de la ligue furent celles de 1284 et de 1368 avec la Norwége ; elle y revendiqua comme un droit, les armes à la main, des rois Éric et Hacon, ce qu'elle avait auparavant obtenu comme une grâce. Ses priviléges commerciaux ne lui avaient été précédemment accordés que d'une main avare, à titre révocable et à charge de réciprocité ; il fallut alors lui en céder la jouissance pleine et entière, à titre permanent et sans conditions. Plus favorisés que toutes les autres nations, exempts même des impôts auxquels les Norwégiens étaient soumis, forts et redoutés à cause de leur voisinage, supérieurs aux étrangers comme aux habitants par leurs vastes capitaux, par l'étendue de leurs connaissances et de leurs relations, empressés à établir des factoreries suivant leurs convenances, les Anséates avaient entre leurs mains toute l'existence économique, et par suite aussi toute l'existence politique de la Norwége ; ils se maintinrent un siècle et demi dans la possession incontestée de cette omnipotence.

Leur trafic avec la Norwége avait pour centre principal la ville de Bergen, qui, grâce à son heureuse situation et à la sûreté de son port accessible en toute saison, est restée une des premières places d'exportation de la Péninsule. A l'époque où les Anséates s'y établirent, ils trouvèrent, on l'a déjà dit,

dans les habitants leurs rivaux les plus redoutables pour le commerce propre de la Norwége. Ils ne pouvaient subsister les uns à côté des autres, et comme aucun des deux partis ne cédait, il fallut que le fer et le feu décidassent. La décision fut favorable à la Hanse, dont les corsaires prirent et ruinèrent Bergen. Les habitants furent réduits à hypothéquer leurs maisons et leurs immeubles aux Anséates, qui s'emparèrent dès lors de toutes leurs opérations. Ils prirent notamment possession des bâtiments qui rapportaient de l'extrême Nord et des îles polaires du poisson, des pelleteries fines, de l'édredon et d'autres articles. Nulle part il ne s'établit autant d'Anséates qu'à Bergen, où ils se comptaient par milliers, en qualité de commerçants, de navigateurs ou d'artisans. Beaucoup de ces derniers avaient été attirés par l'exemption des impôts, ce qui, indépendamment de leur habileté supérieure, leur assurait un avantage facile sur les ouvriers, assez misérables, du pays. On comprenait à Bergen les artisans allemands sous le nom de cordonniers, parce qu'une grande partie d'entre eux, dans l'origine, exerçaient ce métier. La principale rue qu'ils occupaient s'appelait rue des Cordonniers. En général, les Allemands habitaient un quartier à eux, celui du *Pont*, qui comprenait la plus belle partie de la ville et la plus commodément située pour le commerce ; il était devenu leur propriété par suite de l'impossibilité où s'étaient trouvés les précédents propriétaires de rembourser les sommes pour lesquelles il avait été hypothéqué. Nous possédons des renseignements détaillés sur le comptoir anséate de Bergen ; il paraît avoir eu une étendue considérable. Bâti sur le bord même de la mer, il contenait 22 cours, et servait non-seulement d'habitation pour tout le personnel marchand, mais encore de lieu de dépôt ainsi que de chargement et de déchargement. Les employés du comptoir étaient astreints à une discipline claustrale et au célibat, sans doute afin qu'ils fussent dévoués exclusivement aux intérêts commerciaux de la patrie. La plupart d'entre eux faisaient l'office de facteurs des négociants des villes anséatiques trafiquant avec cette contrée, lesquels

étaient obligés d'entretenir à leurs frais, dans la factorerie, un certain emplacement, avec les accessoires nécessaires. Bien que toutes les villes confédérées eussent le droit de faire du commerce avec Bergen, les villes maritimes seules pouvaient avoir avec cette place des relations directes. Dans ces dernières, notamment à Lubeck, il se forma, pour faire face aux dépenses communes, des associations de navigateurs à destination de Bergen (*Bergenfahrer*), dont les membres opéraient néanmoins chacun pour son compte, car il ne faut pas voir dans ces sociétés des compagnies de commerce comme celles de notre époque. Il n'était point permis aux navires anséates d'aborder à un point quelconque des territoires norwégiens; les voyages en Islande, aux îles Féroër, etc., leur étaient particulièrement interdits. On voulait par là conserver au comptoir de Bergen les revenus, que son organisation vaste et dispendieuse lui rendait indispensables, et qui, indépendamment des amendes, provenaient d'un droit (*schoss*) sur les marchandises importées et exportées. On désirait probablement aussi, dans le défaut de toute concurrence, pouvoir soumettre à un certain contrôle la qualité des marchandises. Bergen était ainsi devenu peu à peu une place d'entrepôt obligatoire, ce qui convenait à la plupart des intérêts, car les rois aussi aimaient mieux percevoir sur un seul point les faibles droits qui leur revenaient. L'importation des Anséates en Norwége consistait en denrées alimentaires, grains, farines, drêche, hydromel, bière, et en articles fabriqués, toiles de lin et étoffes de laine, d'origine en partie allemande, en partie étrangère. Il ne s'y ajouta que de faibles quantités de denrées coloniales et de ces objets de luxe auxquels le peu de richesse et de culture de la Norwége ne pouvait offrir de débouché. L'exportation était plus avantageuse pour les Anséates que l'importation. Elle comprenait des peaux et fourrures; des matières grasses telles que le beurre, le suif, l'huile de poisson, l'huile de baleine; diverses sortes de bois, en planches, en poutres ou en mâts, et d'autres produits des forêts du Nord; du goudron, de la poix, de la cendre

et de la résine, mais surtout du poisson fumé et salé, qui, à une époque où tout le Nord était encore catholique, devait alimenter un commerce considérable. Les Anséates employaient à ces opérations leurs capitaux et leurs navires, et, comme les uns et les autres manquaient à la Norwége, il ne pouvait exister pour elle de réciprocité. Leurs priviléges excluaient tous les autres étrangers, et Bergen ressemblait à une véritable ville anséatique. Les rois ne conservaient plus qu'une ombre d'autorité. En 1455, un de leurs gouverneurs, ayant paru mal disposé pour les Allemands, fut massacré dans une révolte, avec soixante autres personnes. Non-seulement cet attentat resta impuni, mais Christian Ier fut obligé, en 1471, de confirmer de nouveau le monopole de la Hanse, menacé par la concurrence de l'Angleterre et des Pays-Bas. Lorsque cette ligue s'était si habilement affermie en Norwége, que son commerce et ses capitaux étaient devenus indispensables à ce pays, et qu'elle pouvait aisément s'y créer par la corruption un parti influent, les rois disposaient de trop peu de ressources pour se délivrer d'une domination qui ne pouvait être combattue que par des forces supérieures. Mais, en 1532, la réunion en un seul État de la Norwége et du Danemarck rendit sa vigueur à la puissance monarchique. Les Anséates furent dépouillés de leurs priviléges aussi arbitrairement que jadis ils les avaient arrachés ; on avait cessé de les craindre, on ne daigna plus prêter l'oreille à leurs plaintes et à leurs griefs. Au commencement du dix-septième siècle, toute trace de la suprématie commerciale des Anséates en Norwége avait disparu.

La puissance la plus redoutable pour la Hanse, celle qui eut avec elle les démêlés les plus vifs et les plus fréquents, fut le Danemarck. Cet État, alors le plus puissant de la Scandinavie, avait compris que son indépendance était en péril, et avant que la ligue eût atteint tout son développement, il avait engagé avec elle une lutte qui, si elle eût été heureuse pour le Danemarck, eût changé profondément les destinées du Nord. Mais ce fut la Hanse qui triompha, et sa guerre avec

Waldémar III, en 1364, est signalée avec raison comme le couronnement de son édifice politique. Le Danemarck, toutefois, resta un ennemi acharné et qui n'était rien moins que méprisable, surtout depuis que l'Union de Calmar avait donné à ses princes les trois couronnes scandinaves. Si l'union avait été en réalité ce qu'elle devait être, la lutte aurait été sans doute, à la longue, inégale pour la Hanse. Mais, la discorde et la haine s'étant perpétuées entre les peuples scandinaves et l'espoir d'en former un grand État compacte s'étant peu à peu évanoui, la ligue, exploitant cet état de choses, remporta de nouveau la victoire dans les luttes postérieures. En se mettant toujours du côté des Suédois mécontents, des ducs de Schleswig et de tous ceux qui supportaient impatiemment la domination danoise, elle eut l'air de combattre pour les affranchir de la tyrannie réelle ou supposée des rois de l'union, tandis qu'elle n'avait en vue que sa propre indépendance et ses intérêts commerciaux. Dans de telles circonstances, le Danemarck ne pouvait pas, plus que les autres royaumes du nord-est, se soustraire à sa suprématie commerciale. Sans être aussi absolue qu'en Norwége et bien que périodiquement attaquée, cette suprématie impliquait des priviléges à peu près aussi considérables, et les rois avaient le désir plus que le pouvoir de la limiter. Les Allemands étaient surtout favorisés dans la Scanie (1), sur les côtes de laquelle se faisait la pêche du hareng la plus productive à cette époque. Ce poisson, auquel les Hollandais sont en grande partie redevables de leur richesse et de leur puissance maritime, a rendu un service analogue aux Anséates. Ceux-ci ont, en effet, connu les premiers l'art de saler le hareng, art qui fut du reste bien perfectionné par les Hollandais. Ils avaient en Scanie, sinon un droit exclusif, du moins une situation privilégiée pour sécher, fumer et saler le hareng. La proximité de leurs villes, toujours prêtes à les soutenir, l'excellence de

(1) La Scanie, située dans la grande péninsule scandinave, et aujourd'hui partie intégrante de la Suède, au territoire de laquelle elle se rattache naturellement, appartenait alors au Danemarck. C. V.

leur marine, l'étendue de leur marché, leurs vastes capitaux et l'habile organisation de leur industrie les mettaient à l'abri de toute concurrence. Ils jouissaient en Scanie, à l'exclusion des autres peuples, de l'exemption des droits pour leurs dépôts de poisson, et, à défaut d'une factorerie nationale, nombre de leurs compatriotes avaient établi des comptoirs privés ; on en comptait notamment 60 à Malmoe, à Skanoer et à Falster. D'autres affaires ne tardèrent pas à se rattacher à la pêche du hareng, et animèrent à un haut degré les villes qui viennent d'être nommées. Les îles danoises, qui de très-bonne heure avaient entretenu des relations avec l'Allemagne par suite de leur voisinage, purent alors, en dépit de leurs rois, d'autant moins échapper à l'influence de la ligue, qui y recrutait souvent d'excellents marins pour sa flotte. Ce tribut honteux des péages du Sund, que le Danemarck, beaucoup plus faible aujourd'hui qu'il ne l'était à cette époque, prélève sur les plus grandes puissances maritimes, et qui pèse principalement sur la navigation et sur le commerce de l'Allemagne, ne fut jamais subi par les Anséates ; du moins la taxe qu'ils acquittaient à Elseneur était-elle comparativement insignifiante, et toujours moindre que celles que payaient les autres peuples. Outre le hareng, les produits de l'élève du bétail, dans laquelle le Danemarck excella de tout temps, et parfois aussi des grains, composaient l'exportation de ce royaume. L'importation consistait dans les articles ordinaires de l'industrie allemande de l'époque, avec des draps étrangers et quelques autres marchandises que les Anséates apportaient de Bruges, de Londres et de Novogorod. La décadence et la chute de leur puissance s'accomplirent en Danemarck à peu près de la même manière que dans les autres pays du Nord. L'affermissement de la monarchie et le réveil du sentiment national se réunirent pour secouer un joug également détesté du monarque et des sujets. Un démagogue lubeckois, Wullenweber, échoua, en 1534, dans une tentative audacieuse pour détrôner la dynastie danoise ; il avait d'ailleurs compris avec beaucoup de sagacité qu'il n'y avait plus de salut pour la Hanse que dans

l'oppression des royaumes scandinaves et dans la fermeture de la Baltique aux Hollandais. Ce dernier effort termine le rôle que la Hanse avait joué si longtemps et avec tant d'éclat dans le nord-est de l'Europe.

V

La grandeur de ce rôle, toutefois, ne doit pas faire oublier la part que prit la Hanse aux échanges de l'Europe occidentale. Dans les Pays-Bas, par lesquels nous commencerons notre revue, elle compta longtemps comme membres effectifs toutes les communes de quelque importance, du moins dans les provinces septentrionales en deçà de la Meuse et de l'Escaut. Ces provinces, destinées à former plus tard une puissance de premier ordre, étaient, à l'époque dont nous traitons ici, beaucoup moins commerciales et beaucoup moins riches que celles du sud-ouest, que les provinces wallonnes, la Flandre et le Brabant ; on l'a vu au chapitre des Pays-Bas. Le marché universel de Bruges était indispensable à la Hanse pour son commerce intermédiaire; là seulement se trouvaient réunis les divers articles d'échange que pouvait réclamer la consommation de tous les pays alors connus. De très-bonne heure les Anséates durent reconnaître la nécessité de prendre pied sur ce terrain et d'y acquérir des franchises et des priviléges. A cette condition seulement, leur commerce pouvait former le vaste ensemble qu'il nous offre. Supprimez la factorerie de Bruges, et la suprématie dans le Nord est quelque chose d'incomplet, qui n'a pas de vie ; l'une ne peut exister sans l'autre, elles sont, à elles deux, un seul et même être. Mais, dans les Pays-Bas, il fallut procéder autrement que dans les royaumes scandinaves. Rien n'y pouvait être obtenu par la force. C'était un monde nouveau qui s'ouvrait aux Anséates et où ils avaient beaucoup à apprendre. Les grandes et riches cités des Pays-Bas leur étaient, au commencement du moins, supérieures sous le rapport de la civilisation, des capitaux et de l'instruction commerciale; si, d'un côté, en leur qua-

lité de marchés intermédiaires, elles avaient adopté une politique libérale, et cherchaient à attirer et non à éloigner les étrangers, d'un autre côté, la concurrence y était plus active, l'emploi du capital et du travail plus ingénieux et plus varié, le mouvement des échanges plus rapide ; en un mot, le commerce y exigeait autre chose que de l'audace et de la fermeté; il fallait du calcul et de la réflexion. Dans les Pays-Bas les Anséates n'avaient point à se préoccuper de la protection de leur commerce. Les Pays-Bas eux-mêmes avaient tout fait à cet égard ; nulle part ailleurs il n'avait été pris, à une époque plus reculée, tant et de si sévères mesures contre le droit de bris et de naufrage et contre la piraterie; ces mesures y émanaient des comtes et des princes. Un pays qui s'enrichit offre à tous ceux qui font avec lui des affaires un débouché de plus en plus avantageux; c'est sur cette donnée que, avec une grande sagacité, les Anséates fondèrent leur politique commerciale vis-à-vis des Pays-Bas. En même temps qu'ils ne pouvaient se passer de cette contrée, où ils achetaient les marchandises les plus propres à assurer leur domination dans le Nord, ils ne tardèrent pas à reconnaître qu'elle avait également besoin d'eux pour obtenir ces produits du Nord, d'un usage si général, dont ils étaient les uniques vendeurs. Ce besoin que les deux peuples avaient l'un de l'autre, servit de base à leurs relations ainsi qu'à des priviléges qui, peu à peu, furent sollicités et accordés par calcul mercantile. La force, en effet, on le répète, ne pouvait ici rien arracher ; un peuple instruit et libre tel que celui des Pays-Bas, n'aurait pas, comme les Norwégiens et les Russes, supporté un joug commercial; il n'y avait pas d'autre loi que l'intérêt commun des deux parties.

Les franchises que les Anséates possédèrent dans les Pays-Bas depuis le commencement du quatorzième siècle, leur furent accordées, suivant le cas, soit par les villes elles-mêmes, soit par les comtes de Flandre ou par les ducs de Brabant. La rivalité entre les deux États tourna à leur profit, lorsque les ducs de Brabant, par exemple, cherchèrent à les attirer par de plus grandes faveurs. Cependant, comme la

Flandre maintint sa prépondérance commerciale jusqu'au milieu du quinzième siècle, et qu'Anvers était encore bien loin de pouvoir faire concurrence à Bruges, la Hanse dut s'incliner devant le fait. Les priviléges qu'elle obtint dans cette dernière ville, bien que moins larges et moins exclusifs que ceux dont elle jouissait dans le Nord, suffisaient néanmoins pour assurer l'avantage à son commerce sur celui d'autres peuples. Ils consistaient dans une réduction sur les droits de douane, une juridiction privilégiée, l'immunité d'accise à l'importation des denrées alimentaires et un traitement de faveur en matière d'entrepôt. Quelque indispensables que les deux peuples fussent l'un à l'autre, il s'élevait de temps en temps entre eux des conflits d'intérêts, les Anséates étant possédés de l'esprit de monopole, tandis que les Néerlandais avaient un penchant naturel pour la liberté des échanges la plus étendue possible. Des plaintes étaient fréquemment portées pour falsification et tromperie dans les marchandises échangées, ou pour violation des priviléges, et elles amenaient d'ordinaire une guerre commerciale, qui ne se faisait pas les armes à la main, mais au moyen de prohibitions, de confiscations et d'autres procédés analogues. Les Anséates sortaient presque toujours vainqueurs de ces luttes ; car tant qu'ils possédèrent dans tout le nord-est un monopole illimité, tant qu'ils purent en acheter les produits à bon marché et les exporter plus économiquement que tous les autres Européens, ils eurent dans les mains une arme qui réussit toujours vis-à-vis des Pays-Bas. Lorsque les moyens ordinaires, tels que représentations, protestations, ambassades, etc., étaient restés sans résultat, on fermait le comptoir anséate à Bruges et on le transférait dans une autre ville, le plus souvent en Zélande ou en Hollande ; tout commerce cessait avec la Flandre, la vente de ses draps était interdite, et l'on ne souffrait pas un Flamand dans les villes de la ligue. Ce moyen extrême occasionnait, il est vrai, aux Anséates beaucoup d'inconvénients et de pertes, mais il portait infiniment plus de préjudice à la Flandre. Car, le commerce maritime étant entre les mains d'une seule puis-

sance, l'interruption des rapports avec elle devait être insupportable pour un marché intermédiaire. De plus, ce qui n'était pas moins grave, la florissante industrie de la Flandre était menacée dans son existence, quand la laine que lui avaient apportée jusque-là les Anséates, privilégiés pour l'exportation de cette matière, venait à manquer tout à coup. En pareil cas, il ne restait aux Flamands d'autre parti à prendre que de céder, ainsi qu'il arriva dans les années 1388, 1438 et 1451, où les Anséates, ayant transféré leur résidence à Dordrecht et à Utrecht, ne retournèrent à Bruges qu'après avoir obtenu pleine satisfaction et même de nouvelles immunités. Leur comptoir dans cette ville était, en ce qui touche le commerce, organisé comme celui de Bergen ; mais, obligé de se conformer aux exigences du pays, il ne pouvait y déployer la même violence ni la même audace. Dans une ville même moins peuplée que Bruges, les Allemands établis étaient trop peu nombreux pour pouvoir y trancher du maître comme à Bergen. Le comptoir, au temps de sa prospérité, possédait environ trois cents résidents (*knappen*), qui servaient de facteurs aux négociants, soit pour l'achat, soit pour la vente. Les frais considérables du comptoir étaient couverts, comme à Bergen, au moyen d'un droit sur les marchandises et d'amendes; le droit était d'un grand produit, la plupart des marchandises achetées et vendues en Flandre par la Hanse étant soumises à l'obligation de l'entrepôt à Bruges. Un petit nombre d'articles seulement, comme le vin, la bière, les harengs, les céréales, le goudron, etc., étaient affranchis de cette obligation. Ils pouvaient, sans toucher au comptoir, être expédiés et vendus en tout lieu. L'entrepôt forcé n'était pas seulement une source de revenus, il servait encore de moyen de contrôle, et trouve une certaine justification dans la situation générale du commerce et dans le défaut de concurrence à cette époque.

Les prix courants de la place de Bruges furent sans contredit les plus importants du moyen âge. Les Anséates prenaient la part principale au commerce de toutes les marchandises qui y étaient cotées ; ils avaient même le monopole

d'un grand nombre. Dans cette dernière catégorie se rangeaient d'abord tous les produits de la pêche, de l'industrie minière et de l'agriculture du Nord ; puis des articles allemands, tels que le vin, la bière, les céréales, la toile et les ouvrages en métaux ; puis enfin l'or et l'argent des mines de la Bohême et de la Hongrie, auxquelles les villes vénèdes et saxonnes notamment avaient obtenu accès. Les produits de l'industrie des Pays-Bas, les draps et les lainages, formaient l'article d'exportation le plus considérable et le plus précieux ; venaient ensuite ces marchandises de l'Orient et de l'Italie, que l'on comprenait ordinairement sous les dénominations d'épiceries et de merceries, la soie, les soieries, les étoffes de coton, les épices, le riz, les fruits du Midi (1).

Un marché qui surpassait tous les autres en Europe, pour la variété de l'assortiment, pour l'abondance des capitaux et pour la rapidité du débit, ne pouvait manquer d'être, aussi longtemps que possible, recherché et exploité par les Anséates. Mais ici encore, comme partout ailleurs, vers la fin de la présente période, la ligue offre des symptômes de décadence. Le règne belliqueux de Charles le Téméraire, et plus encore l'insurrection de la Flandre contre la maison d'Autriche, héritière de celle de Bourgogne, anéantirent le commerce de Bruges, dont la prépondérance avait soulevé d'ailleurs autour d'elle beaucoup d'inimitiés et de jalousies. Son vaste mouvement d'affaires passa à Anvers ; ce nouveau marché ne fut pas moins prospère, jusqu'à ce que l'intolérance et le despotisme de l'Espagne le détruisirent, et que la république de Hollande devint le centre du commerce de l'univers. A part ces causes extérieures, le commerce anséate dans les Pays-Bas portait en lui-même des germes de mort. Après la fermeture du comptoir de Bruges, rien ne l'empêchait de suivre le courant qui se portait sur Anvers. Il le suivit en effet ; on l'accueillit dans cette ville avec empressement, on lui concéda de précieux priviléges, on lui permit de fonder un nouvel éta-

(1) Les grands produits coloniaux tels que le sucre, le café, le thé, le coton et le tabac étaient alors à peu près inconnus.

blissement, et cependant il ne put se relever, il végéta péniblement jusqu'à sa ruine complète. C'est que nulle part la désunion n'éclata entre les membres de la ligue aussi promptement, ni avec autant d'animosité que dans ses comptoirs des Pays-Bas ; les villes rhénanes, en particulier, refusèrent de se soumettre plus longtemps à l'obligation de l'entrepôt et voulurent trafiquer librement. Il s'ensuivit une diminution dans les recettes du comptoir ; le commerce anséate perdit chaque jour de son unité collective et, par suite, de son influence. Les villes néerlandaises qui s'étaient détachées avec des sentiments hostiles, contribuèrent aussi de leur mieux à la chute d'un édifice chancelant. Nous reviendrons plus loin sur les causes générales du déclin de la Hanse. Dans les Pays-Bas, son commerce a presque entièrement disparu à la fin du seizième siècle ; car les opérations que certaines villes y continuent, n'ont plus pour base des franchises collectives, elles s'expliquent par les ressources propres, par la situation particulière de ces villes et par des circonstances toutes locales.

Le commerce allemand en Angleterre nous apparaît moins considérable peut-être, mais en possession de priviléges plus étendus. Cette contrée, alors presque purement agricole, et dépourvue de tout commerce propre digne d'être mentionné, ne pouvait, située comme elle l'était dans le voisinage des marchés flamands et des côtes scandinaves, se soustraire à l'entremise envahissante de la Hanse. Les relations des Allemands avec l'Angleterre paraissent avoir été fort anciennes ; elles se renouvelèrent de temps en temps à dater de l'invasion anglo-saxonne ; mais il n'en résulta un commerce suivi que depuis le commencement du treizième siècle, depuis l'année 1203, où des marchands de Cologne obtinrent les premiers, dans cette contrée, des lettres de protection et de franchise. D'autres villes, par exemple Brunswick, Hambourg, Lubeck, Munster et Soest, ne tardèrent pas à les y suivre, et l'intérêt réunit leurs représentants à Londres dans une guilde ou corporation nationale et dans une maison commune. Les

priviléges commerciaux, d'abord concédés séparément à quelques-unes, furent peu à peu étendus à tous les négociants admis dans la corporation. Lorsque la Hanse se constitua, le terrain était mieux préparé pour elle en Angleterre que partout ailleurs ; elle n'avait plus qu'à prendre possession ; elle trouvait un commencement de factorerie commune, des relations commerciales déjà établies, et la majorité, sinon la totalité des membres de la guilde, lui appartenait. Le nom des Anséates se répandit en Angleterre dans la première moitié du quatorzième siècle et comprenait dans sa généralité l'ensemble des continuateurs de l'ancienne guilde allemande. Ce fut sous les trois premiers Edouard, de 1300 à 1350, qu'ils obtinrent leurs plus précieuses franchises, et dans aucun autre pays ils ne furent favorisés par les monarques d'aussi bonne grâce qu'en Angleterre. Ils surent très-bien conformer leur politique à cet état de choses particulier. Les rois d'Angleterre voyaient, grâce aux négociants étrangers, s'accroître sensiblement le produit de leurs douanes, source principale de leurs revenus après leurs domaines ; ce qu'ils ne pouvaient attendre de leurs propres sujets, qui payaient des droits moindres, et ne faisaient d'ailleurs presque aucun commerce. De plus, leurs guerres avec la France et l'Ecosse surtout, étaient pour eux un motif non moins pressant de favoriser les Anséates, pour se ménager en cas de besoin l'assistance de leur flotte. Les nobles et les paysans n'étaient pas moins bien disposés pour les étrangers, auxquels ils vendaient leurs produits bruts, leurs laines, leur étain et leurs cuirs, à des prix plus élevés qu'aux habitants des villes du pays, dont le marché dépassait à peine la banlieue. Mais ces derniers n'étaient naturellement que plus hostiles à ces mêmes étrangers, qui, favorisés à leurs dépens d'une manière si extraordinaire, avaient seuls, à l'exclusion des indigènes, le droit d'exporter les principaux produits anglais (1). Sans attribuer aux villes

(1) La laine, l'étain et les peaux, appelés aussi marchandises d'entrepôt (*staple*), parce qu'on les entreposait dans des places déterminées du royaume ou de l'étranger. L'élève des moutons était, dès le commencement du

anglaises les vues libérales qui prévalaient dans les Pays-Bas, on doit reconnaître qu'elles étaient fondées à se plaindre de ce monopole des étrangers qui, à la longue, devait atteindre mortellement un grand nombre d'intérêts nationaux non étroitement liés à l'éducation des bêtes à laine ou à l'agriculture. Aussi était-il inévitable que ces villes, au mépris des concessions royales, cherchassent toutes les occasions de vexer les étrangers, et d'engager avec eux des luttes sérieuses, où elles se laissèrent souvent aller à des excès. Elles s'attaquèrent surtout aux Anséates, qui, abusant de leur supériorité maritime et de la position qu'ils devaient à leur monopole dans le nord-est de l'Europe, réclamèrent peu à peu pour eux seuls des priviléges, d'abord communs à tous les étrangers, et réussirent quelque temps à faire admettre leurs prétentions au détriment des Anglais et des nations rivales.

La position insulaire de l'Angleterre ne pouvait manquer, avec le temps, d'inspirer à ses habitants le goût de la navigation et du commerce maritime, d'autant plus que l'exemple des Anséates leur montrait le profit qu'on y trouvait. Ils désirèrent pouvoir exporter les produits de leur pays sur leurs propres navires ; et dans ce but se formèrent entre eux diverses compagnies, dont celle de Thomas à Becket fut la plus considérable. Edouard III se montra d'abord favorable à leurs projets ; il leur accorda en 1353 la même liberté d'exportation qu'aux étrangers. Mais bientôt, ses recettes de douane ayant baissé, il la leur retira, et ce ne fut que vers la fin de la présente période que les rois d'Angleterre comprirent que les nationaux ne devaient pas être sacrifiés aux étrangers et que la meilleure politique était de fonder l'accroissement du revenu public sur le développement du travail et de la richesse du pays. A cet égard le même Edouard rendit à son peuple un service signalé. Il pensa avec beaucoup de sagacité qu'au lieu d'exporter toutes les laines du pays, il y aurait avantage

treizième siècle, plus florissante en Angleterre que dans aucun autre pays de l'Europe. L'exportation des laines pour les Pays-Bas avait puissamment contribué à ce résultat.

à en garder une partie et à en fabriquer des draps, de manière à rivaliser avec les étrangers, non-seulement en Angleterre même, mais sur les marchés extérieurs. Il profita à cet effet du mécontentement qui régnait à cette époque parmi les ouvriers des Pays-Bas, et parvint à en attirer un nombre assez considérable en Angleterre. Ainsi fut posée la première pierre du grand édifice de l'industrie anglaise. La construction n'en marcha, il est vrai, que lentement et fut souvent interrompue par les mesures maladroites d'un gouvernement alors entièrement étranger aux matières commerciales. Quant aux Anséates, ils ne virent pas de mauvais œil l'établissement de la fabrication du drap en Angleterre. La concurrence qui s'élevait contre les Pays-Bas dut même leur causer de la satisfaction; ils y perdaient tout au plus l'exportation des laines à destination de la Flandre; en revanche ils transportaient écrus en Allemagne, pour les faire teindre, les draps les plus fins d'Angleterre. Pour eux l'essentiel était de rester les seuls intermédiaires, d'être seuls à vendre dans le Nord des draps, de fabrication anglaise ou flamande. Désirant conserver ce privilége, ils étaient toujours prêts à supporter des droits plus élevés pour acheter la faveur des rois, toujours décidés, quand les moyens pacifiques n'avaient pas eu de résultats, à repousser par la force les empiétements et les vexations arbitraires des communes anglaises, et à prendre des mesures de représailles, qui, au temps de leur puissance, ne manquèrent jamais leur effet. Leur mesure extrême consistait dans une sorte de blocus continental; la Hanse interdisait, dans toute l'étendue de son domaine commercial, toute relation avec l'Angleterre. Ce moyen, appliqué avec rigueur, obligeait toujours, au bout de peu de temps, les Anglais à céder et à confirmer de nouveau les franchises des Allemands. La piraterie, à cette époque, était une industrie assez commune en Angleterre, et la jalousie des villes y recourait d'ordinaire dans les démêlés avec la Hanse. Celle-ci fut amenée plus d'une fois par les excès des pirates à réunir ses forces pour former contre eux une croisade; on doit mentionner surtout l'expédition de 1470, dans laquelle

les Anséates, non-seulement nettoyèrent tout le littoral, mais, ayant débarqué, ravagèrent le pays dans un rayon de trente à quarante milles, et se conduisirent en ennemis implacables pour venger la mort de leurs compatriotes pendus à Londres. Les Anglais consentirent à un arrangement, qui fut conclu en 1473 à Utrecht, et reproduisit en substance toutes les franchises antérieures. Plutôt augmentées qu'amoindries, elles prouvent que la prépondérance de la ligue était encore intacte à cette époque.

Le mécanisme de ses opérations commerciales était absolument le même en Angleterre que dans les autres pays. Le comptoir de Londres, appelé la Cour d'Acier, servait de centre à ses exportations et à ses importations; les statuts qui en réglaient l'organisation et l'administration étaient conçus dans le même esprit que ceux des autres entrepôts anséates. Le principe admis chez les Anséates de n'employer dans leurs opérations que des compatriotes était plus particulièrement appliqué à l'Angleterre, où il était interdit de remettre des marchandises aux soins de nationaux. On connaissait leurs dispositions hostiles pour les peuples étrangers, et l'on avait toute raison de ne pas se fier à eux. Les cinq sixièmes de l'exportation consistaient en laines et en draps, le reste en étain, cuirs et autres articles; l'exportation des draps s'accrut vers la fin de la présente période et dépassa celle de la laine sous le rapport de la valeur. Les Anséates importaient les produits de l'Allemagne et des pays du nord-est, dont ils avaient accaparé le commerce, notamment des bois de construction, des cordages, du lin, de la toile, du fil, des graisses, de la poix, de la potasse, du goudron, de la morue, des ouvrages en fer, des vins, enfin des marchandises d'Italie et du Levant qu'ils apportaient des Pays-Bas, tant que les Anglais n'allèrent pas eux-mêmes les chercher.

Si les anciennes relations de la Hanse semblent, à la fin de la période où nous sommes, plus solidement établies en Angleterre que dans les Pays-Bas, divers signes précurseurs d'un déclin prochain et rapide s'offrent déjà à des regards

attentifs. Indépendamment du développement et de la force toujours croissante du commerce propre des Anglais, l'avénement de la maison de Tudor inaugura une tout autre politique, qui chercha son point d'appui, non plus dans la noblesse féodale, mais dans la nation et notamment dans les communes urbaines. Ainsi, d'une part, le pouvoir monarchique s'affermit et le gouvernement se centralisa, de l'autre, le sentiment national s'éveilla et provoqua des institutions libres dans l'intérêt de tous. Ce fut la première atteinte au monopole des Anséates, qui ne pouvaient plus espérer de séparer les intérêts du roi de ceux du peuple, ni de s'enrichir en satisfaisant les premiers aux dépens des seconds. Sous les auspices de la politique nouvelle, les questions d'économie nationale commencèrent à préoccuper l'Angleterre, à l'époque surtout où la découverte de l'Amérique et celle de la route maritime des Indes orientales affranchirent la navigation et créèrent ce vaste commerce maritime, auquel l'Angleterre devait se sentir appelée, par sa seule situation, à prendre une part privilégiée. Les détails sur ce sujet trouveront leur place dans l'histoire du commerce anglais des temps modernes, où l'on verra en jeu les causes générales du déclin de la Hanse. La brèche que le premier Tudor avait faite à son monopole fut élargie par les derniers princes de cette dynastie, qui en consommèrent la ruine. Le traité d'Utrecht fut annulé et la factorerie de Londres fermée en 1598. Les immunités des Anséates avaient cessé en Angleterre, tandis que des compagnies anglaises, telles que celle des Aventuriers marchands (*adventurers*), commencèrent à dominer en Allemagne.

On ne possède que des renseignements très-incomplets sur le trafic direct des Anséates avec la France, l'Espagne et le Portugal. Il ne paraît pas avoir été jamais bien considérable. Les interminables querelles entre la France et l'Angleterre, au sujet de la Normandie et de la Bretagne, n'étaient pas favorables à l'établissement de comptoirs allemands. Plus tard, quand la monarchie française commença à se consolider et que les Anglais perdirent leurs possessions de terre ferme,

de 1460 à 1490, il se peut que les Anséates aient obtenu en France quelques priviléges. Ils visitèrent les ports de la Manche, surtout la Rochelle, où ils prenaient du vin et du sel marin en échange des produits du Nord. Ils eurent aussi pendant quelque temps une espèce de factorerie à Bordeaux. Quand le marché des Pays-Bas leur échappa, leurs voyages en France devinrent plus fréquents, et il fut question en 1549 de l'établissement d'un consul à Paris, ainsi que de la création d'un comptoir permanent dans une place maritime convenablement située. Mais la faiblesse et la désunion de la ligue paralysaient tout effort collectif, de sorte qu'on se borna à des projets. Le commerce de l'Allemagne avec la France, et particulièrement avec Lyon, était plutôt entre les mains des villes de la haute Allemagne; du moins celles-ci y possédèrent des priviléges très-étendus. Au surplus, l'importance commerciale de la France à cette époque était loin de ce qu'elle est aujourd'hui; son industrie était des plus bornées, sa navigation n'était guère que de la piraterie; son agriculture elle-même végétait, si l'on excepte les vins, qui n'étaient pas, toutefois, alors aussi recherchés dans le Nord.

Avec la péninsule ibérique, c'était sur le marché général des Pays-Bas que la Hanse trafiquait principalement et qu'elle opérait les échanges indispensables. Bruges avait été visitée de bonne heure par des navires espagnols, surtout par des Catalans. Ce ne fut qu'au commencement du seizième siècle que la ligue anséatique noua des relations directes avec le Portugal, qui lui accorda des priviléges considérables, probablement pour favoriser l'importation des bois de construction. Elle n'était plus malheureusement en position d'exploiter avec son succès habituel le nouveau marché international de Lisbonne. Ses négociations avec l'Espagne offrent encore de l'intérêt; dans la lutte de cette puissance avec les Pays-Bas et l'Angleterre, les Anséates revendiquèrent les droits du pavillon neutre et créèrent ainsi le premier précédent pour cette question controversée. La ligue, toutefois, était alors à peu près dissoute. Quelques villes, comme Dantzick, Lubeck, Ham-

bourg et Brême, dont la marine était encore robuste, continuèrent à profiter de certains avantages traditionnels qui ne leur étaient pas contestés. Il paraît qu'au seizième siècle et dans le siècle suivant elles auraient navigué jusque dans la Méditerranée; mais la ligue, au temps de sa prospérité, n'eut jamais de relations directes avec l'Italie, et elle n'en eut que rarement avec l'Espagne et le Portugal.

VI

Après avoir parcouru tous les pays soumis au caducée des négociants anséates, il convient de rechercher aussi quelle était la nature et l'importance de leur commerce avec la patrie allemande. Il était tout à fait insignifiant et immensément au-dessous de leur commerce extérieur. Le commerce extérieur a pour base naturelle la production et la consommation, l'agriculture et l'industrie manufacturière du pays auquel les négociants appartiennent; or, les Anséates n'ont employé de la sorte que la plus faible partie de leur puissance, de leur influence et de leurs capitaux. Pendant que leur commerce extérieur stimulait l'agriculture des pays étrangers, celle de l'Allemagne en général restait languissante et arriérée; au lieu de provoquer dans leur pays la création d'une industrie manufacturière qui eût alimenté leurs exportations, ils préféraient acheter en Flandre des articles fabriqués. Ils pratiquaient la maxime d'acheter les marchandises là où elles étaient le moins chères, et de les vendre là où elles trouvaient les meilleurs prix. Quelle que puisse être aujourd'hui la valeur de cette maxime dans la politique commerciale des États civilisés, rien ne la justifiait à cette époque; car le commerce anséatique était exclusif et vivait de monopoles; il ne chercha que le gain, sans souci de la prospérité nationale; il travailla à la fortune des individus plutôt qu'à celle du pays.

On doit donc regretter profondément que la Hanse, au lieu de rallier toute l'Allemagne et d'en faire une puissance commerciale du premier ordre, n'offre qu'un épisode, brillant, il

est vrai, mais sans portée, et qu'elle ait succombé à ce moment décisif où se constituèrent les nations dominantes du présent. Il est juste, toutefois, de ne pas s'en prendre à elle seule, mais de faire la part de l'époque et surtout de la situation de l'Allemagne.

Nous avons déjà fait observer plus haut que ni l'Empereur ni l'Empire ne comprirent la mission nationale de la Hanse, et ne se montrèrent disposés à la soutenir. La Hanse ne fut jamais officiellement reconnue en Allemagne, et elle n'y possédait pour ainsi dire aucun privilége collectif. Chaque ville anséatique concluait pour son compte, suivant les circonstances, des traités avec les seigneurs du pays et avec ses voisins. Ces seigneurs, qui n'avaient aucune idée du commerce, ni des arts de la paix, en général, étaient en toute occasion les ennemis de ces villes en voie de s'enrichir, et mettaient obstacle au trafic intérieur qu'elles auraient voulu établir. Elles se virent ainsi comme isolées des campagnes environnantes. Peut-on s'étonner dès lors qu'en présence des entraves que l'anarchie pour ainsi dire constitutionnelle de l'Empire opposait au commerce intérieur, les villes du littoral aient tout d'abord porté leurs vues vers les pays étrangers, où un champ plus fécond s'ouvrait, sûr et libre, à leur activité commerciale ?

Il va sans dire qu'il exista toujours un commerce intérieur ; nous ne voulions ici que faire ressortir son peu d'importance comparativement au commerce extérieur. L'adhésion à la ligue d'un grand nombre de villes de l'intérieur, implique à elle seule quelque chose de semblable. Et c'était beaucoup pour l'époque que ces villes associées s'accordassent entre elles une liberté de commerce réciproque et diverses facilités. Elles s'occupèrent d'améliorer les routes et de construire des canaux : le canal de la Stecknitz, qui joint l'Elbe à la Baltique, témoigne encore aujourd'hui de ce qu'elles firent de remarquable en ce genre. Les Anséates utilisèrent de leur mieux les cours d'eau naturels, ils y apportèrent de nombreuses améliorations et essayèrent d'y abolir les

péages; ce qui, de leur part, était d'autant plus méritoire que les empereurs et les princes, loin de rien exécuter de pareil, contrariaient plutôt d'ordinaire ces entreprises d'utilité générale.

Il est difficile de préciser jusqu'où s'étendait le domaine commercial de la Hanse en Allemagne. On ne possède, en général, que très-peu de renseignements sur les relations commerciales des villes anséatiques entre elles et de la ligue elle-même avec les autres membres du corps germanique; le petit nombre de statuts existant à cet égard sont des plus incomplets. On peut l'expliquer par l'esprit de l'époque où chaque ville voulait régler ses affaires séparément et avec la plus grande indépendance. La ligue s'était formée en vue du commerce extérieur; le commerce intérieur était pour elle un objet secondaire; la prospérité industrielle des villes allemandes, un intérêt accessoire; le monopole d'un vaste trafic intermédiaire ne cessa pas d'être son but essentiel.

Il est, du moins, constant que la Hanse étendit ses opérations en Allemagne, sur tous les territoires occupés par ses associés, par conséquent jusqu'en Saxe et dans la Thuringe, où se trouvaient les entrepôts d'Erfurt, de Zerbst et de Magdebourg. Elle communiquait avec la Pologne, la Lithuanie, la Silésie, la Bohême et la Hongrie, par l'entremise de Francfort-sur-l'Oder, de Breslau et de Cracovie. Cologne et les villes de la Westphalie dominaient sur le Rhin. Quant au trafic de la haute Allemagne, il ne paraît pas avoir été jamais considérable; les villes de cette région, qui faisaient elles-mêmes des affaires à l'est avec la Hongrie, à l'ouest avec les Pays-Bas et au sud avec l'Italie, se posèrent à quelques égards comme rivales de celles de la basse Allemagne, notamment vers la fin de la présente période, où leurs négociants commencèrent dans les Pays-Bas à supplanter les Anséates. Toutefois les Allemands du midi ne pouvaient se passer entièrement de la Hanse; car qui aurait pu leur procurer le poisson et les autres produits du Nord qui leur étaient nécessaires?

Ce vaste commerce intermédiaire dont les Anséates eurent

le monopole pendant plusieurs siècles, n'offrait pas, entre leurs mains, le caractère d'un simple commerce d'expédition et de commission ; il se faisait entièrement pour leur compte. Nous avons vu comment, par leurs factoreries, ils régnaient sur les marchés étrangers et s'y étaient assujetti la production comme la consommation. L'armateur, à cette époque, était presque toujours aussi négociant ; le navire anséate transportait une marchandise anséate. Il ne se fit de transports pour le compte d'autrui que lors du déclin de la ligue, quand l'activité commerciale se fut éveillée chez d'autres nations. Dans les temps heureux où tant de pays étaient ouverts, les articles d'exportation et d'importation ne pouvaient pas manquer ; mais quand vinrent les mauvais jours, et que chaque marché privilégié lui échappa successivement, la Hanse expia sa négligence à développer les forces productives de la patrie allemande, dans l'industrie manufacturière comme dans l'agriculture. Elle avait été dirigée par des marchands, qui se préoccupaient peu de voir leur pays mettre en œuvre, avec succès, des produits bruts. Ils n'avaient su acquérir des richesses que pour eux-mêmes, et non pour la nation, et n'avaient connu qu'un seul moyen de fortune, le monopole du commerce intermédiaire ; il leur importait peu que la marchandise eût été produite en Allemagne ou à l'étranger.

Divers produits du sol et des fabriques de l'Allemagne figurent, néanmoins, dans le commerce anséate ; mais ils y viennent presque toujours après les produits étrangers, tant pour la quantité que pour la qualité. Qu'il eût été facile aux Anséates, en possession d'exporter toutes les laines anglaises, de naturaliser dans leur pays la fabrication de cette matière et de susciter ainsi, dans des conditions favorables, une concurrence aux Pays-Bas ! On objectera que les villes anséatiques elles-mêmes possédaient des fabriques de drap, qu'elles exportaient des draps allemands. C'est vrai, pour les qualités communes ; mais ces draps fins, qui formaient un des articles les plus précieux de leur négoce, ne se fabriquèrent jamais en Allemagne. Seulement, lorsque plus tard les draps anglais

apparurent, les Anséates en importèrent un assez grand nombre de pièces non tondues, ni pressées, ni teintes, pour procurer aux villes allemandes les profits des dernières élaborations. L'organisation pédantesque et exclusive des corporations, dans les villes anséatiques, s'opposant au libre emploi du capital et du travail, arrêta, d'ailleurs, chez elles l'essor de l'industrie et ne leur permit pas de rivaliser avec les villes des Pays-Bas, ni même avec celles de la haute Allemagne, où régnaient des principes beaucoup plus libéraux. Outre les draps communs, les villes anséatiques paraissent avoir aussi fabriqué certains ouvrages en métaux, notamment des articles en fonte, pour l'exportation ; le monopole dont elles jouissaient sur les marchés étrangers les mettait à même de forcer l'achat de produits même imparfaits, au moins dans les pays du Nord, dont l'industrie était encore moins avancée. Toutefois, ces produits de leurs corporations, quels qu'ils fussent, étaient loin d'entrer pour une forte part dans leurs échanges extérieurs ; la supériorité industrielle resta toujours à l'Occident. Une seule industrie de ces villes mérite d'être distinguée, celle de la bière ; elles faisaient, surtout dans le Nord, des expéditions de bière considérables.

Parmi les autres articles allemands, qui figurent dans le commerce des Anséates, mais qui ne proviennent pas de leur industrie, les céréales s'exportaient dès cette époque, quelquefois par l'Elbe et le Wéser, mais plus régulièrement par les ports de la Baltique. Le blé de Dantzick était déjà connu et recherché, les terrains bas des rives de la Vistule ayant toujours été doués d'une grande fécondité. Il est probable que l'Allemagne ne fournissait qu'une très-faible partie de ces céréales, et seulement dans de très-bonnes années, quand la récolte avait manqué ailleurs ; cependant le Holstein, le Mecklenbourg et les environs de Magdebourg se distinguaient alors par l'état relativement avancé de leur agriculture. L'Angleterre était encore, durant la présente période, un pays spécialement agricole, et avait des grains à exporter. Cologne et les autres villes anséatiques du bas Rhin envoyaient à

l'étranger les vins du Rhin et de la Moselle, ainsi que la toile de Westphalie ; la toile de Saxe s'exportait généralement par les villes du nord-est. Ce dernier article était celui dont l'exportation représentait la plus forte valeur, exportation qui alla toujours en croissant, pendant que les autres diminuaient. Certaines matières tinctoriales, telles que le safran et le pastel, d'autres produits végétaux, comme la graine de moutarde et le houblon, des produits métallurgiques, les objets en fer de la Westphalie et les articles dits de Nuremberg (1), servaient parfois à composer les chargements des Anséates pour l'étranger ; dans quelle proportion, on l'ignore ; mais ce n'était pas assurément sur cette base qu'ils pouvaient fonder leur domination commerciale et maritime. Cette domination a, depuis le commencement jusqu'à la fin, uniquement reposé sur le commerce intermédiaire entre des pays étrangers. L'influence que la ligue exerçait dans les royaumes du Nord et les faveurs dont elle jouissait en Occident, lui assurèrent la possession exclusive de ce commerce. Le transport des marchandises entre deux régions de l'Europe, qui avaient mutuellement besoin l'une de l'autre, lui procura de nombreux navires et de nombreux marins. La mer fut son élément beaucoup plus que la terre ferme, bien que ses navigateurs aient purement et simplement suivi les anciennes voies et n'aient fait aucune découverte. Sans perfectionner la construction des navires, elle s'y adonna avec plus d'activité qu'aucun autre peuple du Nord ; en interdisant de construire dans ses ports pour le compte des étrangers, et même de leur vendre aucun navire, elle était mue certainement par une pensée politique, celle de retarder leurs progrès. La construction navale, la grande et la petite pêche, furent

(1) L'industrie des mines en Allemagne paraît avoir été à cette époque extrêmement productive, notamment en Saxe, en Bohême et dans le Harz. Une grande partie des importations était payée au moyen des métaux précieux de ces contrées. La ville de Nuremberg expédiait elle-même ses articles, surtout vers les Pays-Bas. Du reste les villes anséatiques de l'intérieur constituaient généralement des entrepôts du commerce du pays, où les produits des fabriques indigènes trouvaient certainement un grand débit. Mais il ne s'agit ici que de l'exportation.

sans contredit les industries les plus lucratives et les plus importantes des villes maritimes, de ces villes qui retirèrent de la confédération les principaux avantages, et qui, dans toutes ses grandes affaires, dans toutes les questions vitales, se posaient comme ses guides et comme ses champions.

On a voulu attribuer aux Anséates un acte de navigation tel que celui qui fut plus tard adopté en Angleterre. Ils n'eurent pas, à proprement parler, d'acte semblable ; mais plusieurs de leurs statuts en matière de navigation respirent le même esprit d'exclusion et de monopole. On vient de mentionner la défense aux étrangers de faire construire ou d'acheter des navires dans les ports de la ligue ; il était de plus prescrit de ne composer que de nationaux les équipages, et de ne charger des marchandises que sur les navires anséates. La Hanse ne voulut pas se borner à effectuer de simples transports entre des peuples étrangers et pour leur compte. Aucune marchandise appartenant à des étrangers ne pouvait être transportée à l'Occident par ses navires ; toutes les communications entre les deux régions de l'Europe devaient être exclusivement sa propre affaire. C'est ce qui eut lieu effectivement, tant qu'elle conserva ses priviléges, ses immunités et ses comptoirs ; elle avait pour la protection de ce monopole extérieur des règlements très-bien conçus ; et comme il s'agissait d'un intérêt commun, l'entente à cet égard était facile. Nous nous référons à notre description des factoreries anséates et à ce que nous avons dit sur le contrôle des marchandises. D'autres statuts réglaient les rapports entre le navigateur et le marchand, en tant qu'ils étaient distincts l'un de l'autre, le droit de l'acheteur, le crédit, la faculté de former des établissements dans les villes, le système des monnaies, ainsi que celui des poids et des mesures. Il n'y eut pas toutefois de monnaie commune anséatique ; on ne put s'accorder sur l'adoption d'une même base. Les villes les plus commerçantes et les plus riches donnèrent le ton en cette matière aux contrées environnantes. C'est ainsi que le pied monétaire de Lubeck domina dans le nord-est, et celui de Cologne dans l'ouest. Il

n'existait guère que de petites pièces d'argent ; les affaires plus importantes se soldaient avec des monnaies d'or ; on pesait d'ailleurs habituellement les métaux précieux, comme dans l'antiquité ; enfin une bonne partie du commerce anséate, avec le Nord surtout, n'était qu'un échange de marchandises. La lettre de change n'était pas inconnue des Anséates ; cependant ils n'en firent qu'un usage restreint ; mais les banques, avec les billets qu'elles émettent, leur furent étrangères. On s'étonne de ne pas retrouver, chez un peuple avant tout navigateur, la moindre trace des assurances, que ses relations avec les Pays-Bas avaient dû pourtant lui faire connaître.

Pour la sûreté du commerce maritime, les Anséates ont fait les plus louables efforts, et nul autre peuple ne s'est montré aussi opiniâtre, aussi impitoyable dans la répression de la piraterie. Durant leur domination maritime, le pirate était réputé l'ennemi du monde civilisé, tandis qu'on vit plus tard les Hollandais, devenus les maîtres de l'empire des mers, considérer les corsaires barbaresques comme d'utiles partisans, qui paralysaient à leur profit, en temps de paix, la navigation des pays rivaux. Jusque dans la deuxième moitié du quinzième siècle, on trouve des expéditions des villes anséatiques contre les pirates, dont les plus puissants étaient connus sous le nom de Vitaliens. Chassés de la Baltique, ces derniers s'étaient portés sur la mer du Nord, où ils paraissent avoir compté sur l'appui des Anglais, brouillés par moments avec la ligue. Une escadre, partie de Hambourg et vigoureusement conduite, mit fin en 1480 à leurs brigandages.

Il reste à mentionner les efforts des Anséates pour l'adoption d'un droit maritime international. Les premiers, nous le répétons, ils ont proclamé le principe de la liberté des mers, principe qui, du reste, n'a été clairement défini et n'est devenu l'objet de négociations diplomatiques que beaucoup plus tard. Ils soutenaient le droit de naviguer librement entre les ports de deux nations belligérantes, et réclamaient l'inviolabilité de la marchandise à eux appartenant, trouvée à bord

des navires ennemis ; ils s'interdisaient seulement de fournir des munitions de guerre à l'une ou à l'autre des parties, et de faire son commerce sous leur propre pavillon. On conçoit que des questions aussi ardues et aussi délicates, qui ne sont pas encore aujourd'hui résolues d'une manière satisfaisante, n'aient pas pu obtenir à cette époque une solution pacifique (1). La puissance de la ligue et la crainte qu'elle inspirait, obligèrent les États étrangers à reconnaître et à observer les principes qu'elle avait proclamés ; mais quand cette influence eut cessé, quand, dans les mers septentrionales, le trident eut passé en d'autres mains, son code maritime devint une lettre morte, et toutes ses protestations ne furent plus qu'un triste aveu de faiblesse et d'impuissance.

VII

Terminons par quelques considérations générales sur cette chute de la ligue, dont les pages qui précèdent ont présenté les détails. Les causes de sa décadence furent à la fois intérieures et extérieures; les premières provenaient des vices de son organisation. Aucune de ces villes, jalouses de leurs priviléges et de leurs intérêts, n'entendant se modérer, leur ambition particulière étouffant chez elles le patriotisme fédéral et les rendant incapables, ou à peu près, de sacrifices pour l'intérêt général, comment un pouvoir central indépendant, énergique, aurait-il pu se constituer et se maintenir? Les vœux des villes de l'intérieur n'étaient que très-rarement d'accord avec ceux des villes maritimes ; des querelles même s'élevèrent souvent entre ces dernières. Le mécanisme constitutionnel de la ligue était des plus défectueux, surtout en ce qui touche le pouvoir exécutif ; la base de toute société formée en vue d'un but commun, l'unité, lui manquait. Le malheureux système des instructions spéciales

(1) On sait qu'une paix glorieuse vient de résoudre à peu près les questions dont il s'agit. H. R.

suffisait pour faire avorter ou pour ajourner les résolutions les plus utiles et les plus urgentes. Si la ligue, en dépit de cette organisation anarchique, offre néanmoins, en définitive, des résultats extraordinaires, c'est en premier lieu qu'un meilleur esprit prévalut par intervalles et qu'on se rallia de temps en temps, en présence d'un intérêt évident pour tous ; c'est ensuite que les autres sociétés européennes de l'époque n'étaient pas moins défectueuses, et que l'anarchie féodale était, en dernière analyse, quelque chose de plus déplorable encore. Mais, tandis que ces sociétés s'amélioraient, et qu'elles se constituaient peu à peu autour de centres politiques, l'organisation de la Hanse, restant toujours la même, ne put, dans son impuissance, manquer de se dissoudre.

Les causes extérieures agirent avec une énergie plus grande encore. En même temps que l'affermissement et la concentration du pouvoir monarchique mettaient un frein à la licence des temps antérieurs, et faisaient régner l'ordre, dans l'intérêt général, et en particulier dans l'intérêt du commerce, l'établissement de l'autorité absolue d'un monarque entraîna la suppression de bien des libertés, et, avec elles, des sentiments généreux qui avaient animé les générations précédentes. On créa des armées permanentes ; l'art militaire se transforma ; pour satisfaire des besoins nouveaux et toujours croissants, des contributions imposées aux sujets offrirent aux gouvernements une ressource plus abondante que les droits de douane payés jusque-là par les Anséates en retour de leurs priviléges. Mais on ne pouvait taxer ainsi le peuple qu'à la condition de lui ouvrir des sources de profit restées jusque-là fermées, c'est-à-dire d'émanciper son industrie, non pas en le mettant sur le même pied que les étrangers, mais en le favorisant à leurs dépens. Les grands voyages d'exploration aux Indes et en Amérique avaient de plus en plus tourné l'attention vers les mers et amené de nombreux perfectionnements dans la navigation. Des gouvernements qui jusque-là avaient complétement négligé la marine en comprirent tout à coup l'importance; ils encouragèrent dans leurs Etats le commerce

maritime, et équipèrent de puissantes flottes pour le protéger et faciliter ses progrès.

Dans ce mouvement d'une ère nouvelle, les Anséates seuls restèrent stationnaires. Ils ne surent pas, par une grande pensée de politique nationale, transformer leur confédération mal unie en une république unitaire, compacte, indépendante, comme le fut plus tard la Hollande; c'était pour eux le seul moyen, non pas d'arrêter le développement des Etats européens, mais de leur tenir tête. Pour une pareille œuvre, la ligue manquait moins de ressources matérielles que de cette intelligence supérieure qui, pénétrant au delà de l'étroit horizon du présent, aperçoit la mission de l'avenir, et prend en conséquence, avec une activité sans relâche, toutes les mesures nécessaires; cette intelligence ne fut jamais le partage des Anséates. Cependant il y aurait de l'injustice à méconnaître que la dislocation toujours croissante de l'empire d'Allemagne, depuis la réformation, leur dérobait le seul terrain sur lequel ils eussent pu entreprendre la reconstitution nationale de leur ligue. Les empereurs n'avaient plus qu'une ombre d'influence et d'autorité; il ne s'en rencontra aucun qui comprît la pensée nationale de la Hanse; quant aux princes de l'Empire, ils n'aspiraient qu'à l'accroissement de leur puissance particulière. Les guerres de religion brisèrent le dernier lien qui subsistât; les étrangers devinrent les arbitres des destinées de l'Allemagne, et la patrie, le patriotisme ne furent plus qu'un souvenir, qu'une noble idée. En poursuivant trop exclusivement la richesse matérielle, les profits commerciaux, les villes avaient négligé leurs intérêts politiques. Tant que dura leur prospérité, il semble qu'elles ne voulussent pas appartenir à l'Allemagne; mais quand leur déclin commença, elles expièrent leur faute; l'Empereur et l'Empire furent impuissants à les sauver, et leurs efforts pour faire reconnaître leur commerce par la diète comme un intérêt national, n'eurent aucun résultat. Alors les princes, qui avaient été de tout temps leurs ennemis, ménagèrent de moins en moins leur faiblesse. Ils s'em-

parèrent de diverses villes de l'intérieur, les dépouillèrent de leurs priviléges, et démembrèrent ainsi peu à peu la ligue. D'autres cités furent entièrement perdues pour l'Allemagne et subirent une domination étrangère; tel fut le sort de celles de l'ouest et du nord-est; elles trouvèrent du moins des compensations dans l'importance commerciale qu'elles durent à leur nouvelle patrie ou à leur nouveau maître. Les choses se passèrent tout autrement en Allemagne. Les princes s'y trouvèrent assez forts pour dépouiller les villes de leurs franchises communales, mais non pour soutenir, ni pour développer leur commerce à l'étranger. Le manque de liberté et l'impuissance politique eurent pour résultat l'appauvrissement et la misère.

Les villes maritimes purent, à la faveur de leur situation, se maintenir plus longtemps que celles de l'intérieur. Les premiers symptômes du déclin s'y étaient révélés vers le milieu du quinzième siècle, quand, sous la fière domination de la maison de Bourgogne, se rompit presque entièrement le lien politique qui rattachait les Pays-Bas à l'Allemagne, et qu'à la suite de la malheureuse querelle des villes prussiennes, les plus considérables d'entre elles reconnurent la suprématie de la Pologne. La ligue eut ainsi dans son sein des éléments étrangers, d'autant plus dangereux pour elle que les pays dont ils faisaient partie commençaient à former des nations et cherchaient à revendiquer leur indépendance aux dépens de l'Allemagne morcelée. L'union anséatique se relâchant par la défection complète des uns, par le refus des autres d'acquitter leurs contributions, vit décroître les ressources dont elle avait jusque-là disposé. Nulle part elle ne se sentit plus diminuée que sur mer. Sur cet élément auquel elle devait sa grandeur et où elle avait presque exclusivement régné, elle fut serrée de près et finalement supplantée par des rivaux, qu'elle avait précédemment traités plus mal que des vassaux; elle dut baisser pavillon devant les nombreuses voiles de la Hollande; elle vit Élisabeth d'Angleterre mettre l'embargo sur soixante navires anséates et accueillir ses

représentations par un insultant mépris; elle n'osa plus même engager une lutte inégale avec les marines du Danemarck et de la Suède. Tous ces États, loin de lui demander, comme autrefois, des équipages et des vaisseaux, équipaient alors chacun des flottes de guerre. Comment les Anséate auraient-ils résisté avec succès, lors même qu'ils eussent encore été animés de leur ancien esprit?

La perte de leur domination maritime entraînait celle de leur puissance commerciale. Ne pouvant plus trafiquer librement entre la mer du Nord et la Baltique, la ligue était comme brisée. Les nombreux États qui s'élevaient cherchèrent à se venger par tous les moyens de la dépendance dans laquelle elle les avait tenus si longtemps, et opposèrent tous les obstacles possibles à son commerce; ils fermèrent ses factoreries et lui retirèrent peu à peu tous ses priviléges pour doter leurs propres sujets; la Scandinavie favorisa les Hollandais, la Russie les Anglais, uniquement pour nuire aux Anséates et consommer leur ruine. La révolution que causa la découverte de l'Amérique et de la route maritime des Indes orientales, leur porta le dernier coup. Le mécanisme traditionnel de leur commerce ne pouvait plus servir. Les peuples navigateurs de l'Occident s'étaient tellement éclairés, qu'ils purent s'affranchir de l'entremise des Anséates et organiser un commerce direct avec le nord-est de l'Europe. Le commerce embrassa de nouveaux pays, de nouveaux articles, et ses procédés se modifièrent profondément. Hors d'état de prendre part à ce mouvement, la Hanse déclina plus rapidement encore que l'Italie, dont le commerce, reposant sur le développement de la production intérieure, était plus solidement assis, et avait excité de moins vives inimitiés. En perdant le monopole du commerce intermédiaire, elle vit se tarir la source principale de sa richesse et de sa puissance; ses autres branches d'industrie spéciale, la pêche, la construction des navires et les armements maritimes, toutes étroitement liées à ce monopole, succombèrent peu à peu. La plus désastreuse de toutes les guerres qui désolèrent l'Allemagne, la guerre de Trente ans,

fut le tombeau de la Hanse. En 1669, cette association finit, sans bruit, comme elle était née. A sa dernière diète on ne vit paraître que six villes, Hambourg, Lubeck, Brême, Dantzick, Brunswick et Cologne ; ces deux dernières ne tardèrent pas à se retirer ; les trois premières ont conservé jusqu'à nos jours le nom de villes anséatiques, mais rien de plus. L'influence que d'eux d'entre elles ont depuis acquise dans le commerce de l'univers, procède d'une tout autre source et n'a rien de commun avec l'ancienne ligue.

L'histoire peut retracer des faits plus éclatants et plus glorieux que les actes de cette ligue commerciale, et la découverte d'un nouveau monde a depuis ouvert aux progrès du genre humain des routes alors inconnues. Mais il y a là un nouveau motif d'admiration pour une époque qui, dépourvue des ressources extraordinaires et de la civilisation supérieure du présent, accomplit spontanément une œuvre rare d'émancipation bourgeoise, de prospérité matérielle, de développement commercial, une œuvre qui honore l'Allemagne en attestant le labeur opiniâtre, la hardiesse, l'intelligence et l'énergie de ses enfants, et dont elle n'a pas depuis reproduit l'analogue.

FIN DU TOME PREMIER.

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE TOME PREMIER.

PRÉFACE DE LA TRADUCTION.. V

PREMIÈRE PARTIE DE L'HISTOIRE DU COMMERCE

COMPRENANT LES TEMPS ANTÉRIEURS A LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE.

PREMIÈRE PÉRIODE.

COMMERCE DES TEMPS ANCIENS JUSQU'A LA CHUTE DE L'EMPIRE D'OCCIDENT EN L'AN 476 DE L'ÈRE CHRÉTIENNE.

Aperçu général.

I. Premières occupations du genre humain. — Origine du commerce. — Absence de certitude historique. — Conjectures relativement à l'Inde. — Productions de cette contrée. — Premiers objets du commerce international. — Géographie imparfaite des anciens. — Le monde d'Homère. — L'Atlantide. — Pressentiment de l'existence d'une terre lointaine à l'ouest. — L'école de Pythagore. — Les voyages d'Hérodote. — Aristote. — Les Grecs n'ont pas fait de découvertes; ils n'ont été que des géographes. — Leurs systèmes : Eratosthène, Hipparque, Ptolémée.............................. 1

II. Nature du commerce des anciens : commerce de terre ; cabotage. — Le bassin de la Méditerranée en est le principal théâtre. — Faible étendue de l'Europe d'alors. — Petit nombre des articles de commerce. — Analogie dans les productions. — Époque de la prospérité du commerce des anciens. — Nombre restreint des consommateurs. — L'esclavage au point de vue de l'économie politique.... 13

III. Importance du commerce de terre de l'Asie. — Commerce maritime entre l'Inde et l'Arabie. — Rôle secondaire de la navigation fluviale. — Les caravanes et leurs itinéraires invariables. — Commerce de l'Afrique. — Colonies grecques et phéniciennes de son littoral du nord. — Culture avancée de ce littoral. — Les routes du désert avec leurs étapes. — L'intérieur de l'Afrique connu jusqu'au Niger. — Connexité entre le commerce et la religion ; les pèlerins et les marchands ; les temples et les entrepôts........................ 20

IV. Architecture navale et art nautique des anciens. — Inventions et progrès. — Supériorité intellectuelle et politique de l'Europe, malgré son infériorité sous le rapport des richesses naturelles. — Son rôle commercial dans l'antiquité. — Les colonies anciennes; comment elles diffèrent des colonies modernes. — Les anciens n'ont pas eu de système colonial, ni de produits coloniaux, dans le sens que nous attachons à ces mots. — Faible volume des produits qu'ils tiraient de la zone tropicale. — Insignifiance de leur commerce propre et de leurs importations directes. — Intermédiaire des Arabes. — Le commerce de l'antiquité borné aux marchandises; il ne comprend ni la banque, ni la commission. — Manque de communications postales. — Pas de comparaison possible entre un comptoir carthaginois et un comptoir anséate. — Rôle secondaire de l'industrie comme travail national. — Le principe de la division du travail lui est étranger. — Appréciation générale du commerce des anciens. 29

PRINCIPAUX PEUPLES COMMERÇANTS.

I. Les Indous, les Arabes, les Chinois et les Babyloniens.

Caractère mythologique de l'histoire primitive de l'Inde. — Rapports entre sa civilisation et celle de l'Égypte. — Entraînement de tous les conquérants vers l'Inde. — L'expédition d'Alexandre le Grand. — Depuis lors on possède sur l'Inde des notions plus détaillées et plus précises. — Périple d'Arrien. — Produits du sol et de l'industrie dans l'Inde. — Précieuses marchandises du pays d'Ophir. — Commerce intérieur de l'Inde; ses routes, sa navigation fluviale. — Caste des marchands. — Principaux entrepôts. — Les Indous ne naviguent pas sur la mer; par suite, leur commerce extérieur se fait par les étrangers, surtout par les Arabes. — Distinction entre les Arabes de l'intérieur et ceux de la côte, les premiers nomades, les seconds sédentaires et policés. — L'Arabie Heureuse, patrie des épiceries et de l'encens. — Échange avantageux de ces produits contre les marchandises de l'Inde. — L'or et l'argent, habituellement les seuls moyens d'échange. — Relations directes des Phéniciens et des Egyptiens avec l'Inde. — Les Banians. — Routes des caravanes de l'Inde vers la Sérique ou Chine, patrie de la soie; vers la Perse, vers l'Asie Mineure, vers la Bactriane et vers la mer Noire. — Haute antiquité de Babylone. — Son commerce par l'Euphrate et le Tigre. — Son industrie. — Insuffisance des notions sur le commerce des anciens avec la péninsule orientale de l'Inde ou Chersonèse d'Or.... 42

II. Les Egyptiens.

Commerce fort ancien de Méroé avec l'Ethiopie, l'intérieur de l'Afrique et l'Arabie. — Méroé, État théocratique et marchand. — Culte de Jupiter Ammon. — L'agriculture, principale occupation des Egyptiens. — La vallée du Nil, et sa fertilité. — Routes, canaux et autres ouvrages hydrauliques. — Eloignement pour la mer. — Politique

des Pharaons. — Influence des Grecs depuis Psammétique, et changement dans la politique commerciale. — Arts et industries de l'Egypte. — Domination macédonienne, fondation d'Alexandrie et grands projets d'Alexandre sur l'Egypte comme centre du commerce de l'univers. — Epoque des Ptolémées. — L'Egypte, province romaine. — Etablissement de communications directes avec l'Inde; Hippalus; trajet d'aller et de retour à la faveur des moussons. — Canal de Suez.......... 55

III. Les Phéniciens.

Absence de sources phéniciennes. — Situation géographique et configuration de la Phénicie, favorables à la navigation et au commerce. — Organisation fédérale des villes phéniciennes. — Les Phéniciens sont les plus anciens comme les plus grands navigateurs de l'antiquité. — Leurs découvertes à l'ouest et au nord; leur circumnavigation de l'Afrique. — Leurs mensonges. — Leurs colonies. — Indépendance de ces colonies vis-à-vis de la métropole. — Suprématie commerciale des Phéniciens sur terre et sur mer. — Colonisation de l'Espagne; Tartessus; mines d'argent. — Routes commerciales vers la mer Rouge et le golfe Persique pour communiquer avec l'Inde. — Commerce avec la Syrie et la Palestine. — Marchés d'esclaves. — Industrie et sciences de la Phénicie.......... 67

IV. Les Carthaginois.

Carthage, colonie de Tyr. — Elle prend son essor après la conquête de la Phénicie par les Perses; elle soumet la plupart des colonies grecques et phéniciennes de la côte septentrionale d'Afrique. — Carthage est le dernier État marchand de l'antiquité. — Sa politique de conquête. — Sévérité avec laquelle elle gouverne ses colonies. — Sa lutte avec Rome pour la Sicile et pour la domination du monde. — Causes de sa défaite. — Son génie mercantile et son organisation économique. — Son système de crédit. — Sa monnaie de cuir. — Son habileté à conclure des traités de commerce. — Sa domination en Espagne. — Voyages de découverte d'Hannon et d'Himilcon. — Commerce de terre avec l'intérieur de l'Afrique. — Chute de Carthage.......... 79

V. Les Grecs.

Expansion de la race hellénique. — Ses points de contact avec les Phéniciens. — Les Etats de la Grèce, maritimes par leur situation géographique; ils s'adonnent de bonne heure à la navigation. — Universalité de la culture hellénique. — Connexité de l'histoire commerciale des Grecs avec leur histoire politique et constitutionnelle. — Athènes et Corinthe, places de commerce. — Importation des grains de la mer Noire à Athènes. — Manufactures de Corinthe. — Les îles de l'Archipel. — Lois de navigation de Rhodes. — Les colonies grecques. — Causes de leur fondation. — Colonies de l'Asie Mineure. — Ligues ionienne, éolienne et dorienne. — Fondation par ces colo-

nies de nouveaux établissements sur le littoral de la mer Noire. — Prospérité extraordinaire des villes de l'Asie Mineure, à la fois marchés des produits de leur sol et de leur industrie, et entrepôts des marchandises de l'Inde et de l'argent de l'Espagne. — Marseille. — Voyage de Pythéas dans le nord de l'Europe. — Commerce de l'ambre jaune. — Commerce du Pont-Euxin. — Byzance. — Routes des caravanes, au sud, vers l'Euphrate et la Perse; au nord, vers le pays des Scythes jusqu'au Volga et à l'Oural. — Colonies de la Sicile et de la Grande-Grèce ; leur concurrence avec les Etrusques. — Etablissements en Afrique et en Espagne; Cyrène. — Influence du génie grec sur la civilisation matérielle et intellectuelle de l'antiquité..... 90

VI. Les Romains.

Rome, État militaire et nullement commerçant. — Dédain du commerce et de l'industrie, consacré par la loi. — Anéantissement de la civilisation étrusque. — Commerce purement passif. — Rome ne fait que consommer sans produire. — Système d'épuisement des provinces par les tributs et par le luxe de la capitale. — Le commerce des grains, affaire de police. — Conséquences fâcheuses de l'importation pour l'agriculture italienne. — Le commerce d'Alexandrie avec l'Inde arrive à son apogée. — Souvenirs de Palmyre. — Directeurs du commerce, chargés dans les provinces de l'inspection des fournitures. — Marine militaire et marchande des Romains. — Appauvrissement général, pénurie d'argent, usure. — Partage de l'empire. — L'empire d'Orient échappe à la destruction. — Préjudice que la domination de Rome a causé au commerce.......................... 113

SECONDE PÉRIODE.

COMMERCE DU MOYEN AGE DE LA CHUTE DE L'EMPIRE D'OCCIDENT EN 476 A LA DECOUVERTE DE L'AMÉRIQUE EN 1492.

Aperçu général.

I. Epoque de transition. — Persistance du pressentiment de l'existence d'un continent occidental. — L'invasion des barbares; destructions qu'elle entraîne. — L'Orient s'isole de l'Occident. — Influence du christianisme et de l'islamisme sur le commerce. — Développement de la civilisation en Europe. — La féodalité. — Triste état de l'agriculture. — Besoins restreints des populations barbares. — Charlemagne; ses mesures en faveur de l'agriculture, de l'industrie et du commerce. — Les Normands et leurs expéditions maritimes........ 138

II. Les croisades et leurs résultats. — L'Orient rouvert. — Progrès des connaissances géographiques. — Accroissement du nombre des consommateurs et de leurs besoins. — Résurrection de l'Italie. — Rétablissement du commerce international. — C'est toujours du commerce de terre et du cabotage.— Constitution d'une puissance manufacturière dans les Pays-Bas. — Comment se pratiquait le commerce au moyen âge?.. 151

III. Les républiques marchandes de l'Italie et leurs bourgeoisies indépendantes. — Propagation de leurs institutions en Allemagne. — Les villes de la haute Allemagne et leur rôle commercial ; elles sont favorisées par les empereurs. — Le commerce intermédiaire et les entrepôts des Pays-Bas. — Liberté commerciale qui y règne. — Civilisation du nord-est de l'Europe. — L'ordre Teutonique. — La ligue anséatique. — Historique du commerce de la France. — Créations de Charlemagne. — Décadence du pays après sa mort. — Nouvel essor par suite des croisades. — Commerce et navigation de Marseille. — Foires de Beaucaire et de Troyes. — Manufactures de laine. — Commerce des vins. — Affranchissement du pouvoir royal et centralisation. — Historique du commerce de l'Angleterre. — Importance de la navigation anglo-saxonne. — Conquête de l'Angleterre par les Normands. — La grande charte. — Règne de la légalité. — Production avant tout agricole de l'Angleterre. — Sa production et son exportation de laine ; importance économique de cet article. — Efforts d'Edouard III pour en introduire la fabrication. — Associations commerciales ; les Aventuriers marchands.................... 157

IV. La Péninsule ibérique. — Souvenirs de l'antiquité. — L'âge d'or de la domination des Maures ; état florissant de l'agriculture, de l'industrie et du commerce. — Les Maures ne sont pas navigateurs. — La marine catalane et la marine castillane. — La chevalerie espagnole ; sa passion pour les exploits aventureux ; elle prépare aux expéditions transatlantiques. — Barcelone, entrepôt de l'Espagne chrétienne. — Encouragements donnés de bonne heure en Portugal, par des princes éclairés, au commerce et à la navigation. — Relations de Lisbonne avec l'Italie et l'Angleterre. — Henri le Navigateur. — Commencement des voyages de découverte des Portugais. — Colonisation de Madère. — Progrès des connaissances nautiques ; invention de nouveaux instruments. — Vasco de Gama double le cap de Bonne-Espérance et débarque à Calicut. — Voyages de Colomb ; découverte des Indes occidentales et du continent de l'Amérique. — Grande révolution commerciale. — Histoire des Juifs. — Invention des lettres de change. — Banques et Lombards. — Monnaie et circulation au moyen âge.................... 170

PRINCIPAUX PEUPLES COMMERÇANTS.

I. Les Grecs du Bas-Empire ou Byzantins.

I. La Byzance des anciens Grecs et son activité commerciale. — Constantinople, capitale de l'empire romain d'Orient. — Etat de cet empire ; son système financier. — Le commerce des grains, monopole du gouvernement ; dommage qui en résulte pour l'agriculture et pour le commerce intérieur. — Relations d'Alexandrie avec Constantinople. — Silence des auteurs byzantins en matière de commerce. — Origine probable du commerce avec l'Occident. Relations avec l'Inde par l'Egypte et par l'ancienne voie de terre de la

Bactriane. — Introduction de la culture de la soie en Europe sous Justinien.. 186

II. Ébranlement de l'empire grec et perturbation de son commerce d'Asie, par suite des conquêtes des Arabes. — Il se rapproche peu à peu de l'Occident, de l'Italie d'abord, et en particulier de Venise, qui s'empare bientôt de son commerce maritime. — Amalfi, Pise et Gênes viennent après elle et acquièrent dans le pays des immunités, des priviléges commerciaux et des établissements fixes. — Jalousies de ces villes entre elles.— Les croisades.— Prise de Constantinople, par les croisés, et empire latin. — Suprématie de Venise. — Déclin d'Alexandrie.— Commerce avec l'Inde par Bassora et l'Euphrate. — Constantinople, entrepôt de l'Orient comme de l'Occident. — Le concile de Latran interdit le commerce avec les Musulmans; de là, temps d'arrêt dans les importations de l'Inde. — Les Vénitiens reprennent l'ancienne route par la mer Noire et la Boukharie; fondation de Tana. — Contre-révolution à Constantinople et restauration de l'empire grec. — Assistance prêtée par les Génois; ils obtiennent en récompense tous les avantages que perdent les Vénitiens. — Fondation de Caffa; production de la Crimée. — Contrebande avec la Syrie et l'Egypte. — Les Vénitiens obtiennent la levée de l'interdit ecclésiastique.—Rétablissement du commerce entre l'Inde et l'Egypte, avec Alexandrie pour entrepôt. — Les Italiens maîtres du commerce du Levant.. 192

III. Commerce de terre de Constantinople avec le Nord. — Les Avares, les Bulgares et les Hongrois. — Le commerce du Danube et les relations avec l'Allemagne. — Ratisbonne. — Trafic des Byzantins avec les Allemands et les Russes. — Les anciennes voies du Don et du Volga. — Kief. — Factoreries et comptoirs des étrangers à Constantinople. — Usages du commerce. — Relations directes des Allemands avec les Italiens, sur les places de la mer Noire.................. 206

II. Les Arabes.

I. La nationalité arabe. — L'intérieur et les côtes de l'Arabie. — Caractère de l'islamisme. — Mahomet était un marchand, la Caaba un bazar. — Tendances commerciales du Coran; étroite alliance entre la religion et le commerce; les caravanes suivent les expéditions militaires et les pèlerinages. — Législation des Arabes, favorable au commerce et à l'agriculture; leur goût pour les arts de la paix. — Différence de la domination des Arabes avec celle des Romains. — Elle propage la civilisation. — Son unité religieuse en l'absence de centralisation politique. — Son étendue. — Variété dans la production et dans les échanges.. 216

II. Commerce de terre en Asie. — La Mésopotamie; Bagdad; ses industries diverses. — La patrie originaire des Arabes. — Le caféier.— La Syrie; Damas. — L'Arménie; ses vins et ses laines. — Le Chirvan. — La Perse et Ispahan. — Les pays riverains de la mer Caspienne.— Constructions navales.— Le Khovaresm. — Le Khorassan. — Mines d'argent et de pierres précieuses. — Le Mavar-al-Nahr. —

Les villes de la Boukharie, entrepôts du commerce avec l'Inde et la Chine. — Le Farsistan; Chiraz. — Le Kerman; Ormus. — Elève des moutons. — Le passé et le présent........................ 227

III. Les Arabes dans l'Inde. — Le Sind; l'Indus, frontière de leur empire. — Le Moultan. — Commerce des Arabes avec la Chine et la Mongolie. — Alliance avec l'empereur des Chinois. — L'ancienne route des caravanes à travers le désert de Cobi. — Accueil fait aux Arabes dans le Céleste Empire. — Commerce des Arabes avec la Russie et le nord-est de l'Europe. — Khazars et Bulgares. — Itil. — Navigation du Volga. — Bulgar, aujourd'hui Kasan. — Commerce des fourrures. — Voyages des Arabes dans le Nord. Ont-ils poussé jusqu'à la Baltique? — Insignifiance du commerce des Arabes avec l'empire grec.................................... 239

IV. Commerce de terre en Afrique. — Progrès de l'islamisme dans cette partie du monde. — Elle se détache politiquement du califat. — Le gouvernement de Barca. — Kaïrouan. — Relations des ports avec le midi de l'Europe. — Origine des États Barbaresques. — La Mauritanie. — Fez et son industrie florissante. — Expédition des Arabes dans l'intérieur de l'Afrique. — L'islamisme sur les bords du Niger. — Civilisation des peuples nègres. — Les routes de caravane à l'ouest, vers Tombouctou (Oulil). — Les mines de sel du désert. — Marché d'esclaves à Zouila. — Objets des échanges avec l'intérieur de l'Afrique. — Les oasis. — L'Egypte. — Navigation et commerce du Nil. — La Nubie; résurrection de l'ancienne Méroé et reprise de ses routes commerciales. — Le Caire. — Nouvelle période de prospérité de l'Egypte.................................... 250

V. Domination des Maures en Espagne. — Riche développement de la civilisation. — Culture du coton, de la canne à sucre; éducation du ver à soie. — Système d'irrigation. — Education du bétail, agriculture, industrie. — Constructions. — Les Arabes en Sicile....... 267

VI. Commerce maritime des Arabes. — Leurs erreurs géographiques. — Leur navigation a pour théâtre les mers du sud-est; ils ne naviguent pas à l'ouest. — Construction imparfaite de leurs navires; se servaient-ils de la boussole? — Bassora, au confluent de l'Euphrate et du Tigre, entrepôt du commerce du golfe Persique. — Etablissements des Arabes sur la côte de Malabar. — Propagation de l'islamisme sur les côtes de l'Inde. — Expéditions à Ceylan, dans la péninsule orientale de l'Inde et aux îles de la Sonde. — Incertitudes sur les noms arabes. — Commerce avec la Chine, par Canton. — — Colonies arabes de la côte orientale d'Afrique. — Les pays aurifères. — Décadence de la domination et du commerce des Arabes.................................... 270

III. Les Italiens.

I. Rapprochement entre l'empire grec et l'Italie. — L'exarchat de Ravenne. — Les barbares commencent à se civiliser. — Manque de renseignements sur les débuts du commerce de l'Italie, surtout de son

commerce avec le Levant. — Opérations commerciales mêlées aux pèlerinages des chrétiens à Jérusalem; de là les premières marchandises orientales dans l'ouest de l'Europe. — Les navires italiens effectuent les transports.......... 281

II. Amalfi; sa prospérité éphémère, ses lois de navigation. — Perfectionnement de la boussole. — Venise. — La mer, élément de son indépendance et de sa grandeur. — Ses pêcheries, pépinières de matelots, et sa production de sel marin. — Venise n'est d'abord qu'une puissance maritime; aussi l'assistance qu'elle prête aux Byzantins est-elle favorablement accueillie. — Développement précoce de la politique vénitienne; elle a pour but constant la domination commerciale. — Immunités et priviléges de Venise dans l'empire grec. — Son agrandissement territorial. — Les pirates de la Narenta. — Contrebande des Vénitiens avec les infidèles. — La république marchande de Raguse, ville slavonne. — Venise soumet l'Istrie. — Importance de son commerce de sel par terre et par mer. — Les grains de la Hongrie et du Banat. — Chantiers de construction et recrutement de matelots en Dalmatie.......... 285

III. Part importante que prend l'Italie aux croisades. — Puissance de Gênes et de Pise, dans l'ouest de la Méditerranée. — Luttes victorieuses contre les Sarrasins. — Conquête de la Sardaigne et de la Corse. — Pise, centre du commerce intérieur de l'Italie; ses foires, sa liberté commerciale. — Établissements des Pisans et des Génois à Constantinople. — Priviléges qu'ils y obtiennent. — Leurs jalousies et leurs inimitiés. — Commencement de leur lutte pour la suprématie commerciale. — Coup d'œil sur l'état de l'Italie: esprit d'indépendance des communes; développement des institutions démocratiques. — La ligue des villes lombardes; sa puissance et sa prospérité; ses guerres avec les empereurs d'Allemagne. — Industrie des villes de l'intérieur; commerce et navigation des villes maritimes. — Etat florissant de l'agriculture.......... 295

IV. Transport des croisés et des approvisionnements qui leur sont nécessaires, par la marine italienne. — Les Italiens sont les seuls qui spéculent sur les croisades. — On leur laisse toute latitude à cet égard. — Leurs factoreries et leurs comptoirs dans les États chrétiens de l'Asie Mineure et de la Syrie. — Querelle de Venise avec Byzance. — Quatrième croisade; prise de Constantinople; l'empire latin. — Acquisitions territoriales de Venise en Grèce. — Elle accapare le commerce de l'Inde et l'industrie de la soie. — Sa domination coloniale dans la mer Noire. — Rivalité de Gênes. — Contre-révolution à Constantinople; Gênes supplante Venise. — Venise cherche à conclure des traités de commerce en Égypte avec les Mamelouks. — Consulats. — Relations avec Tunis et Tripoli. — Marchandises italiennes importées en Egypte; elles paient en partie les produits de l'Inde; le solde se règle en argent. — Venise et Gênes se disputent la suprématie commerciale durant trente ans; Gênes succombe. — L'invasion des Turcs lui fait perdre ses établissements dans la mer Noire et à Constantinople. — Tout le commerce du Levant passe à l'Égypte. —

Supériorité incontestée de Venise. — Ruine de Pise. — Essor de Florence; elle acquiert un port à Livourne; les industries de la Toscane; les affaires de bourse; les Médicis; culture des connaissances commerciales.................................... 300

V. Organisation commerciale et industrielle de Venise. — Fixité de son gouvernement et de sa politique marchande; contraste avec Gênes. — Commerce des grains et du sel. — Pêcheries. — Armements maritimes et constructions navales. — Réglementation du commerce et de la navigation; direction et surveillance officielles appliquées à l'ensemble des affaires. — Législation douanière. — Monopoles. — Commerce de terre de Venise. — Affluence des étrangers dans cette ville. — Commerce par l'ouest de la Méditerranée, avec la France, les Pays-Bas et l'Angleterre. — Voyages d'exploration; Marc Pol. — Développement considérable des importations du Levant. — Statistique officielle du commerce vénitien. — La banque de Venise. — Ses fabriques.............................. 316

VI. Causes de la décadence du commerce des Italiens. — Venise alliée avec les Mamelouks contre les Portugais dans l'Inde; inutiles efforts. — Désastres politiques; échecs et pertes dans les guerres contre les Turcs. — Histoire de Gênes. — L'ouest de la Méditerranée, son domaine commercial. — Ses établissements en Espagne, dans le midi de la France et en Afrique. — Ses opérations considérables avec les Pays-Bas et l'Angleterre. — Supériorité de la marine génoise. — Ses corsaires, intrépides champions de ses intérêts commerciaux. — Banque de Saint-George.— Fréquence des changements et des troubles politiques. — L'indépendance nationale fait défaut aux Etats d'Italie. — La domination étrangère.................... 337

IV. Les Néerlandais ou habitants des Pays-Bas.

I. Rôle des Pays-Bas comme centre international de l'Europe entière. — Avénement d'une puissance manufacturière..................... 348

II. Coup d'œil rétrospectif sur le passé des Pays-Bas. — La navigation et la pêche, occupations primitives des habitants. — La marine batave sous les Romains. — La navigation implique le commerce. — Importations de céréales et de matériaux de construction. — Transit important que procure au pays sa situation géographique; de grands fleuves lui offrent des facilités; Wyk te Durstede, Tiel et Dordrecht, les plus anciens entrepôts de la contrée. — Époque de Charlemagne. — Construction de canaux. — Education du bétail et préparation du fromage. — Fabrication des draps en Frise. — Importation de laines anglaises.................................. 352

III. Les Pays-Bas se séparent peu à peu du corps germanique. — Formation de petites souverainetés indépendantes : les deux plus importantes sont la Flandre et le Brabant. — Intelligence et libéralité de leur gouvernement; sa sollicitude pour les intérêts matériels. — Accroissement des villes et faveur qui leur est accordée. — Immigration de tisserands en laine d'Allemagne en Flandre. — Fabriques de draps à Gand. — Le marché des Pays-Bas, entrepôt euro-

péen, à la suite des croisades. — Les Hollandais et les Frisons, intrépides navigateurs. — Ils construisent la flotte anglaise. — Ils naviguent dans le nord de l'Europe et jusque dans la partie orientale de la Méditerranée. — Les comtes de Flandre empereurs latins à Constantinople; influence de cet événement sur les relations des Pays-Bas avec l'Italie. — La ligue anséatique adopte les Pays-Bas pour marché intermédiaire; avantages que toutes les parties y trouvent. — Politique libérale des princes du pays en matière de commerce. — Prospérité de la Flandre et de Bruges, sa capitale, dépôt de tous les articles de commerce de l'époque, et rendez-vous de tous les peuples commerçants. — Institutions commerciales. — Relevés de marchandises.. 358
IV. Origine et développement de l'industrie des Pays-Bas. — Le tissage de la laine, leur plus ancienne fabrication. — Universalité d'une industrie domestique qui satisfait aux besoins locaux et ordinaires. Les draps des Pays-Bas deviennent les premiers l'objet d'un grand commerce d'exportation. — Avantages résultant du bas prix et de la bonne qualité de leur matière première; perfectionnements mécaniques. Réunion des ouvriers dans de grandes villes. — Fabrication en grand. — Inspection et règlements concernant les drapiers. — Puissance politique des corporations. — Autres industries; fabrication de la toile de lin, du cuir, des armes et des ouvrages en métaux. — Fertilité du pays, aisance générale qui y règne. — Ses libres institutions.. 369
V. Concurrence que le Brabant fait à la Flandre. — Querelles des princes et des villes dans cette dernière. — Emigration des drapiers; ils se rendent à Louvain, en Angleterre, et dans les Pays-Bas du nord. — Réunion de toutes les provinces des Pays-Bas sous la maison de Bourgogne; nouvelle ère de prospérité avec une plus grande puissance politique. — Après l'extinction de cette dynastie, soulèvement contre la maison d'Autriche. — Décadence de Bruges et de la Flandre. — Le commerce passe à Anvers et au Brabant. — Son accroissement depuis la découverte de la route maritime des Indes orientales. — Malgré le changement dans les routes du commerce, le marché des Pays-Bas non-seulement conserve, mais accroît son importance. — Liberté qui y règne; facilité à se plier aux circonstances. — Splendeur d'Anvers, la première place commerçante d'alors.. 378
VI. Les provinces septentrionales des Pays-Bas. — Habileté maritime qu'elles déploient de bonne heure. — Commencements et progrès de la pêche au hareng des Hollandais. — Remarquable éducation du bétail. — Immigration d'industriels des provinces du sud. — Commerce d'expédition. — Navigation maritime. — Conflits avec la Hanse dans la mer du Nord et surtout dans la Baltique; défection d'une partie des villes néerlandaises. — La Hanse succombe. — Élévation d'Amsterdam.. 387

V. Les Allemands.

I. Vestiges de civilisation antérieurs au temps des Romains chez les peuples de la mer du Nord et de la Baltique. — Pêche de l'ambre jaune. — Etat commerçant slave de Vineta. — Itinéraire des marchandises du Levant vers le Nord. — Monnaies arabes. — Défaut de certitude historique. — Soumission et civilisation des Saxons. — Communications de l'intérieur de l'Allemagne avec le littoral. — Routes commerciales de l'Elbe au Danube et au Rhin. — Bardewick, Magdebourg, Erfurt, Ratisbonne, les plus anciennes places d'entrepôt. — Croisade en Prusse. — L'ordre Teutonique et les chevaliers Porte-Glaive. — Les pays de la Baltique germanisés. — Développement des institutions municipales. — Lubeck. — Pêche du hareng dans la Baltique. — Commerce et puissance maritime de Wisby. — L'industrie de l'Allemagne sous les successeurs de Charlemagne. — Son émancipation par Henri V. — Franchises conférées à tous les habitants des villes. — Exploitation des mines et des salines. — Droit de monnayage. — Commerce d'argent; interdiction du prêt à intérêt. — Faveurs accordées par les empereurs aux marchands. — La trêve de Dieu. — Arbitraire du régime des douanes. — Privilége des marchés. — Système d'entrepôt forcé................. 394

II. Pas de grand commerce en Allemagne avant les croisades. — Franchises municipales et libre gouvernement des villes impériales. — Les empereurs les favorisent comme leurs auxiliaires contre le clergé et la noblesse. — Conséquences fâcheuses des guerres d'Italie pour l'unité allemande; affaiblissement du pouvoir impérial; le droit du plus fort et le brigandage féodal. — Esprit d'association des villes, en vue d'abord de leur défense commune, puis de la domination commerciale. — Etat languissant de l'agriculture; servitude du sol et des habitants. — Les confédérations de villes en Allemagne. — La ligue rhénane; le bassin du Rhin; ancienneté de sa civilisation; importance de Cologne; les villes d'étape; péages exorbitants; défaut de sécurité pour la navigation; objet de la ligue rhénane; sa dissolution. — La ligue de Souabe; ses relations avec l'Italie; Augsbourg, Nuremberg, Ulm; industries des villes de la haute Allemagne. — Routes du commerce intérieur. — Foires de Leipsick et de Francfort...................................... 404

III. La Hanse. — Son origine obscure et modeste; la date en est incertaine. — Caractères qui distinguent la Hanse des autres confédérations de villes. — Sa navigation et son commerce maritime. — Les villes de la Baltique, Lubeck à leur tête, forment le noyau de la ligue.—Son extension graduelle vers l'ouest. — Son but, sa constitution et son mode d'expédition des affaires. — Ses membres, leur nombre et leur distribution. — Ses finances...................... 421

IV. Sa grandeur et sa puissance. — Elle n'est pas officiellement reconnue en Allemagne.—Son monopole du commerce extérieur.—Ses efforts pour procurer la sécurité au commerce et à la navigation, et pour faire prévaloir des règles fixes dans les relations internationales. —

Abolition du droit d'épaves. — Neutralité du pavillon. — Le Nord-Est, théâtre de la domination commerciale de la Hanse. — Sa dureté et son esprit exclusif. — Elle écarte violemment toute concurrence. — De là, sa rupture avec les villes de la Hollande. — Alliance étroite avec l'ordre Teutonique. — Commerce des Anséates avec la Russie; le comptoir de Novogorod. — Leur commerce avec la Suède et la Norwége; le comptoir de Bergen. — Leur commerce avec le Danemarck. 429

V. Rôle important de la Hanse sur le marché des Pays-Bas, entrepôt des marchandises du sud-ouest comme du nord-est. — Son comptoir à Bruges, transféré plus tard à Anvers. — Son commerce avec l'Angleterre; son comptoir à Londres, dit *Cour d'acier*. — Son commerce avec la France, l'Espagne, etc. 445

VI. Commerce de la Hanse avec l'intérieur de l'Allemagne. — Son peu d'importance comparativement au commerce maritime avec l'étranger; quelle en est la cause? — Étendue du marché anséatique en Allemagne. — la Hanse monopolise le commerce intermédiaire. — Absence en Allemagne de toute politique commerciale ainsi que de toute sollicitude pour l'industrie; exportation restreinte des produits de l'industrie allemande. — Manufactures des villes anséatiques. — Exportation de grains, de vin, de toile, d'articles de Nuremberg, etc. — La mer, l'élément de la Hanse; constructions navales; pêcheries; règlements de navigation; lois commerciales et maritimes; destruction de la piraterie; principe de la liberté des mers. 457

VII. Causes intérieures et extérieures du déclin de la Hanse. — Ses titres de gloire impérissables 465

FIN DE LA TABLE DU TOME PREMIER.

CORBEIL, typ. et stéréotyp. de CRÉTÉ.







